@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
4(86)
kwiecień
2015



WSZYSTKO ZACZĘŁO SIĘ NA WILANOWSKIEJ

20 LAT METRA

Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Drodzy Czytelnicy

Prawie 20 lat temu, **7 kwietnia 1995 roku oddano w Warszawie do użytku pierwszy odcinek I linii metra** pomiędzy stacjami Kabaty i Politechnika. Budowę rozpoczęto 12 lat wcześniej – w kwietniu 1983 roku. **Tematem numeru** kwietniowego iZTM jest **historia budowy metra w Warszawie**, która zaczęła się dużo wcześniej niż w latach 80. XX w.

Gen. Jaruzelski *opowiadał, że podczas jednego ze spotkań* ***zapytał Breżniewa, czy nie zechciałby przysłużyć się Polsce wspierając budowę metra w Warszawie****, a tym samym zostać zapamiętanym na lata. Breżniew oczywiście chciał i w efekcie, w czerwcu 1982 roku pomiędzy rządami PRL i ZSRR została podpisana umowa o współpracy gospodarczej i technicznej przy budowie I linii metra* – o budowie stołecznej podziemnej kolejki opowiada **Witold Urbanowicz z „Rynku Kolejowego"**.

„Gazeta Wyborcza" dzień po oddaniu pierwszego odcinka I linii metra napisała: *„Czekałem na ten dzień 6 lat, 2 miesiące i 6 dni" – powiedział instruktor Piotr Szyszko, pod którego okiem maszynista Paweł Cieszkowski rozpędził metro do 62 km/h w samym centrum Warszawy*. 20 lat później na łamach iZTM **Piotr Szyszko wspomina, jak na przełomie lat 80. i 90. XX w. w Leningradzie szkolono polskich maszynistów** oraz opowiada, czym zajmuje się obecnie.

Towarzyszy mu **pierwszy dyżurny stacji warszawskiego metra – Tomasz Witanowski**. *Gdy w 1993 roku trafiłem na Kabaty miałem jedną lampę, telefon, biurko i krzesło.* ***Miałem też maszynę do pisania, na której „stukałem" cierpliwie regulamin dla pierwszych dyżurnych stacji metra*** – wspomina.

Zachęcamy do lektury

Szanowni Państwo! Już za kilka dni odłożymy na bok wszystkie obowiązki i będziemy świętować Wielkanoc. Życzymy Państwu radosnych świąt spędzonych z najbliższymi, słonecznej pogody zachęcającej do wiosennych spacerów, i aby czas wolny od trosk i zmartwień trwał jeszcze długo po świętach Wielkiej Nocy.

Na okładce:
wbicie pierwszego stalowego pala 15 kwietnia 1983 r. pomiędzy obecnymi stacjami Stokłosy i Ursynów. Datę tę uznano za oficjalny termin rozpoczęcia budowy I linii metra.

fot. ze zbiorów Metra Warszawskiego

iZTM
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktorka prowadząca:
Magdalena Potocka
współpraca: Wiktor Paul

Skład:
Maciej Beister

Nakład:
8881

Prenumerata:
ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:
www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
www.twitter.com/ztm_warszawa
www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Święta Wielkiej Nocy – zmiany w komunikacji miejskiej

Podczas świąt Wielkiej Nocy, 5-6 kwietnia br., zostanie zawieszone kursowanie linii tramwajowych 6, 14, 18, 25, 31, 77 i autobusowych 118, 121, 155, 178, 182, 195, 196, 201, 202, 205, 206, 209, 212, 216, 225, 426, 501, 900. Dla części linii zostaną zawieszone wybrane kursy. Specjalna organizacja komunikacji miejskiej będzie obowiązywała także od 2 do 4 oraz 7 kwietnia br.

2 kwietnia (Wielki Czwartek)

W Wielki Czwartek komunikacja miejska będzie kursowała według rozkładów jazdy dnia powszedniego. Zostanie **zawieszone kursowanie linii autobusowych 304**, **307**, **319**, **320**, **334**, **356**, **379** i **ZS1**. Dla linii **114**, **115**, **121**, **153**, **162**, **163**, **164**, **211**, **326** i **522** zostaną zawieszone wybrane kursy (oznaczone literami „f" i „s"). W zamian za linię **320**, linia 154 będzie realizowała podjazdy do Fortu Radiowo.

Linie tramwajowe **1**, **9**, **24**, **26**, **33**, **41** i **77** będą kursowały nieco rzadziej w godzinach szczytu.

3 kwietnia (Wielki Piątek)

3 kwietnia komunikacja będzie funkcjonowała na takich samych zasadach, jak w Wielki Czwartek. Dodatkowo **zostanie uruchomiona linia cmentarna C40** kursująca na trasie **Metro Młociny – Cm. Północny-Brama Zach**. Linia 193 będzie kursowała według specjalnego rozkładu jazdy.

4 kwietnia (Wielka Sobota)

Autobusy tego dnia będą kursowały według **sobotniego rozkładu jazdy**. Linie 180 i 181 zostaną zasilone dodatkowym taborem i będą kursowały częściej. Na ulice wyjedzie **linia cmentarna C40** (Metro Młociny – Cm. Północny-Brama





Zach.). Do obsługi linii 110, 156, 227 i 732 zostaną skierowane pojemniejsze autobusy. Linia 426 będzie kursowała krócej niż standardowo w soboty.

Tramwaje będą kursowały według **sobotniego rozkładu**. Zostanie **zawieszone** kursowanie linii **14** i **77**.

Metro będzie jeździło zgodnie z **sobotnim rozkładem jazdy**.

Dla pociągów **SKM** będzie obowiązywał **świąteczny rozkład jazdy**.

5 i 6 kwietnia (Wielkanoc i Poniedziałek Wielkanocny)

Podczas świąt Wielkiej Nocy w komunikacji będą obowiązywały **rozkłady jazdy dnia świątecznego**. Zostanie **zawieszone kursowanie linii autobusowych: 118**, **121**, **155**, **178**, **182**, **195**, **196**, **201**, **202**, **205**, **206**, **209**, **212**, **216**, **225**, **426**, **501** i **900**. Rzadziej będą kursowały linie: 101, 105, 109, 112, 114, 126, 128, 131, 149, 159, 165, 169, 171, 189, 190, 191, 192, 193, 218, 500, 503, 507, 509, 520 i 523. Dla linii 700, 703, 709, 717, 728, 731, 735 i 739 zostaną zawieszone wybrane kursy. Autobusy linii 115 będą kursowały na skorygowanej trasie. We wszystkich kursach będą podjeżdżały do pętli Zielona.

Kursowanie **tramwajów** linii **6**, **14**, **18**, **25**, **31** i **77** zostanie **zawieszone**. Linie 1, 26 i 33 będą kursowały według specjalnych rozkładów jazdy.

7 kwietnia (wtorek)

W poświąteczny wtorek komunikacja miejska będzie funkcjonowała tak, jak 2 kwietnia. Dodatkowo linia 193 będzie kursowała według specjalnego rozkładu jazdy.

151 i 411 wróciły do centrum

Od 23 marca br. trasy linii 151 i 411, kursujących z Gocławia i Starej Miłosny, zostały wydłużone do centrum. Autobusy kończą kursy przy Dworcu Centralnym, a zaczynają na przystanku przy ulicy Marszałkowskiej.

Trasy prowadzące przez most Poniatowskiego zostały wprowadzone dla linii 151 i 411 po zamknięciu mostu Łazienkowskiego i obowiązywały do 8 marca br. Aby zmniejszyć natężenie ruchu i usprawnić przejazd mostem Poniatowskiego – wraz z uruchomieniem centralnego odcinka II linii metra – trasy części linii autobusowych, w tym 151 i 411, zostały skrócone do stacji metra Stadion Narodowy. Po licznych wnioskach mieszkańców Gocławia i Starej Miłosny kierowanych do Zarządu Transportu Miejskiego, podjęto decyzję o przywróceniu wydłużonych tras tych linii.

Od 23 marca autobusy linii **151** i **411** kursują trasami:

Linia 151

- **RECHNIEWSKIEGO** – Nowaka-Jeziorańskiego – Poligonowa – Ostrobramska – al. Stanów Zjednoczonych – Wał Miedzeszyński – al. Poniatowskiego – most Poniatowskiego – Al. Jerozolimskie – Emilii Plater – **DW. CENTRALNY 12** (dla wysiadających) – **CENTRUM 03** (dla wsiadających) – Marszałkowska – Al. Jerozolimskie – most Poniatowskiego – Wał Miedzeszyński – al. Stanów Zjednoczonych – Ostrobramska – Poligonowa – Nowaka-Jeziorańskiego - **RECHNIEWSKIEGO**



Fot. Leszek Peczyński

Autobusy, na zmienionym odcinku trasy, zatrzymują się na przystankach: Most Poniatowskiego 01 i 02, PKP Powiśle 01 i 02 (na żądanie), Muzeum Narodowe 01 i 02, Krucza 01 i 02, Centrum 03 (dla wsiadających), 05 i 06, Dw. Centralny 12 (dla wysiadających).

Linia 411

- **STARA MIŁOSNA/GOCŁAW** - ... – Egipska – Saska – Wał Miedzeszyński – most Poniatowskiego – Al. Jerozolimskie – Emilii Plater – **DW. CENTRALNY 12** (dla wysiadających) – **CENTRUM 03** (dla wsiadających) – Marszałkowska – Al. Jerozolimskie – most Poniatowskiego – Wał Miedzeszyński – Saska – Egipska... - **STARA MIŁOSNA/GOCŁAW**.

Na zmienionym odcinku trasy obowiązują przystanki: Muzeum Narodowe 01 i 02, Centrum 03 (dla wsiadających), 05 i 06, Dw. Centralny 12 (dla wysiadających). Przystanek Centrum 03 jest zlokalizowany przy ulicy Marszałkowskiej, na wysokości stacji metra Centrum.

Co dalej z autobusami na Bemowie, Bielanach i Woli?

W konsultacjach społecznych dotyczących zmian w komunikacji po uruchomieniu tramwaju między ul. Radiową a ul. Górczewską wzięło udział ok. tysiąc osób. Obecnie ZTM analizuje wszystkie zgłoszone wnioski.

Wnioski, postulaty i uwagi były przekazywane pocztą elektroniczną i pocztą tradycyjną. Pasażerowie przekazywali swoje uwagi w trakcie spotkań otwartych, jakie ZTM zorganizował na Woli, Bemowie i Bielanach. W ramach konsultacji społecznych odbył się również czat internetowy z dyrektorem ZTM Wiesławem Witkiem.

Zaproponowane zmiany obejmują funkcjonowanie łącznie 5 linii autobusowych. Głównym założeniem projektu jest **wycofanie z ul. Powstańców Śląskich linii 112 i 184**, których znaczny odcinek tras pokrywa się z uruchomionym połączeniem tramwajowym. Odzyskane w ten sposób autobusy zostałyby przeniesione do obsługi rejonów, których obsługa



komunikacyjna wymaga poprawy, przede wszystkim do intensywnie rozbudowujących się osiedli położonych przy ul. Obrońców Tobruku.

Pasażerowie przekazywali **najwięcej postulatów dotyczących linii 112**. Osoby biorące udział w konsultacjach nie zgadzają się na jej skrócenie z Bródna do pętli Chomiczówka. Pasażerowie z Bemowa podkreślali, że stracą bezpośrednie

połączenie z Bródnem, a podróż między Bemowem a Bielanami będzie utrudniona. W przypadku podtrzymania przez ZTM zamiaru jej skrócenia, prosili by linia dojeżdżała do pętli Nowe Bemowo.

Mieszkańcy zgłaszali również **dużo uwag dotyczących planów wycofania z ul. Powstańców Śląskich linii 184**. Mieszkańcy Jelonek narzekali na utratę bezpośredniego połączenia z Dworcem Zachodnim i Ochotą. Ten sam argument podnosili także pasażerowie z Odolan.

Z pozytywnym przyjęciem spotkała się **propozycja zwiększenia częstotliwości kursowania linii 197** na ul. Obrońców Tobruku. Mniej pozytywnie odniesiono się do planów korekty jej trasy między Ursusem a Bemowem, która spowodowałaby utratę połączenia pomiędzy Ursusem a Ciepłownią Wola.

Osoby biorące udział w konsultacjach społecznych zwracały również uwagę na konieczność zwiększenia częstotliwości kursowania linii tramwajowych.

Szczegółowe wyniki konsultacji społecznych zostaną ogłoszone w ciągu dwóch miesięcy.

Otwarcie ofert na budowę metra przesunięte

Oferty przetargowe na budowę metra na Targówek i Wolę zostaną otwarte 4 miesiące później, czyli 31 lipca 2015 r. Jest to wynikiem bardzo dużej liczby pytań i wniosków potencjalnych wykonawców o przesunięcie terminu otwarcia ofert.

W trakcie prowadzonego postępowania do Metra Warszawskiego, które jest inwestorem zastępczym budowy metra, w formie pytań wpłynęły 1463 wnioski o wyjaśnienie treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia. Wpłynęło również 7 wniosków od potencjalnych wykonawców o przesunięcie terminu składania ofert. Wnioski złożyły firmy: Inżynieria Rzeszów, Doğuş İnşaat ve Tic. A.Ş. (Turcja), Warbud, Macro – System, Mostostal, Budimex i Torpol. Do tej pory zostały opublikowane 122 odpowiedzi.

W związku z tym podjęto decyzję, że otwarcie ofert w przetargu na budowę pierwszej części odcinka zachodniego oraz pierwszej części odcinka północno-wschodniego (tzw. „3+3") odbędzie się 4 miesiące później, czyli 31 lipca br.

O dwa miesiące został również przesunięty termin składania wniosków o dopuszczenie do udziału w konkursie na projekt koncepcyjny drugiej części odcinka zachodniego oraz drugiej części odcinka północno-wschodniego II linii metra (tzw. „3+2"). Termin składania wniosków upłynie 31 maja br.



Autobusy z... Internetu

Zarząd Transportu Miejskiego rozstrzygnął dwa przetargi na obsługę komunikacyjną. 30 nowych 9-metrowych autobusów wyjedzie na ulice Warszawy już 1 września br. Dzięki skorzystaniu z możliwości przeprowadzenia internetowej aukcji, ZTM zaoszczędzi... 10 mln zł!

Oba przetargi wygrała firma Europa Express. To przewoźnik, który do tej pory obsługuje jedynie niektóre linie lokalne typu „L". W pierwszym przetargu za swoje usługi zażądała 5,63 zł brutto za wzkm. W drugim – 5,45 zł brutto za wzkm. Umowy z przewoźnikiem zostaną zawarte na 3 lata z możliwością przedłużenia.

W obu przypadkach przetargi zostały rozstrzygnięte na drodze aukcji internetowej. W trakcie aukcji przewoźnicy mogli obniżać stawki, których zażądali w ofertach „papierowych". Dzięki zastosowaniu tego trybu, ZTM na obu umowach zaoszczędzi nawet ok. 10 mln zł, w porównaniu do szacowanej wartości zamówienia.

Autobusy będą niskopodłogowe. Będą również wyposażone w klimatyzację i monitoring. ZTM w warunkach przetargowych określił, że autobusy mogą być używane, ale nie starsze niż z 2009 r. Wszyscy przewoźnicy, którzy złożyli swoje oferty zaoferowali jednak autobusy fabrycznie nowe. Jakiej marki autobusy



włączy do ruchu Europa Express? W ofercie przetargowej zadeklarowała, że będą to Autosany Sancity lub Solarisy Urbino.

Nowe autobusy wyjadą na ulice 1 września. Na początku zostaną skierowane do zasilenia obciążonych linii, np. 211, 163, 204 i 177.

Samochód?
Lepiej używać niż mieć!

Coraz więcej aut degradujących miejską przestrzeń, uliczne korki, hałas, zanieczyszczone powietrze, wieczne problemy z parkowaniem – to codzienny obraz życia wielkiej metropolii jaką jest Warszawa. Jak temu zaradzić? Odpowiedź jest oczywista: sprawna komunikacja zbiorowa, wygodny system transportu rowerowego oraz parkingi przesiadkowe P+R. A jeśli ktoś musi okazjonalnie skorzystać z samochodu? Rozwiązaniem jest system carsharing.

Carsharing wpisuje się w trend, który jest aktualnie obecny w wielu dziedzinach życia: używać zamiast posiadać. Jest to system współdzielonego użytkowania samochodów, organizowany przez operatora lub kilku operatorów. System uzupełnia istniejącą sieć transportu publicznego, pozwala okazjonalnie korzystać z samochodu w przypadku, kiedy transport publiczny albo rower nie wystarczają – ponieważ trzeba np. pojechać po duże zakupy albo przewieźć większy mebel. Zagraniczne przykłady wskazują, że działający system carsharing ułatwia podjęcie decyzji o rezygnacji z posiadania własnego auta – 1 samochód współdzielony jest w stanie zastąpić od 4 do nawet 10 samochodów prywatnych. Dlatego carsharing doskonale wpisuje się w strategię zrównoważonej mobilności – promuje efektywne wykorzystanie aut przez wielu użytkowników.

Dlaczego miasto chce promować używanie samochodów zamiast ich posiadania? W centrum Warszawy, gdzie jest bardzo dobrze rozwinięta komunikacja, a dostęp do obiektów użyteczności publicznej czy usług jest bardzo łatwy, trudno racjonalnie uzasadnić potrzebę posiadania własnego samochodu. Wielu mieszkańców Warszawy ma auto, ale korzysta z niego tylko okazjonalnie, kilka razy w miesiącu, nie kalkulując wydatków, które przy tym ponosi. Dlatego ważne jest uświadomienie łącznych kosztów posiadania auta – nie tylko paliwa, ale także zakupu i utraty wartości pojazdu, ubezpieczenia, napraw i serwisu oraz opłat za parkowanie lub garaż. Tymczasem w carsharingu użytkownik płaci wyłącznie za rzeczywisty czas korzystania z samochodu.

Samochody dostępne w ramach carsharingu będą miały wiele zalet w porównaniu z prywatnymi autami. Użytkownicy systemu nie będą musieli martwić się o serwis, wymianę opon, parkowanie w strefie płatnego parkowania, będą mogli korzystać ze specjalnie wydzielonych miejsc parkingowych, wjeżdżać na ulice z ograniczonym ruchem oraz poruszać się buspasami. Wszystko po to, aby przekonać warszawiaków do przesiadki z własnego auta do wspólnego.

Samochody indywidualne w centrum miasta tworzą korki i smog. Ale nawet, gdy są nieużywane zajmują cenną przestrzeń. Obecnie dużą część ulic i chodników w Warszawie zajmują prywatne samochody mieszkańców i przyjeżdżających pracowników okolicznych biur. Te miejsca można by przeznaczyć dla pieszych i rowerzystów, do celów wypoczynkowych i gastronomicznych, na zieleń albo na atrakcje turystyczne.

Użytkownicy początkowo mieliby do dyspozycji 500 samochodów niskoemisyjnych, fabrycznie nowych, produkowanych w oparciu o najnowsze normy emisji spalin. W kolejnych etapach mogłyby zostać wprowadzane także samochody elektryczne.

Żeby system mógł zacząć funkcjonować w stolicy niezbędna jest decyzja Rady m.st. Warszawy powierzająca to zadanie ZTM. Następnym krokiem będzie ogłoszenie postępowania koncesyjnego na pierwszego operatora systemu. Po wyborze operatora system mógłby ruszyć w 2016 roku. ■



Warszawska Karta Płatnicza, czyli dwa w jednym

PKO Bank Polski, we współpracy z miastem i Zarządem Transportu Miejskiego, 25 marca br. wprowadził do oferty Warszawską Kartę Płatniczą. Z karty debetowej, na której można kodować imienne bilety długookresowe, mogą korzystać klienci banku.

– Stawiamy na prostotę i wygodę użytkowania. Rozszerzenie funkcjonalności karty płatniczej i możliwość kodowania na niej imiennych biletów długookresowych znacznie usprawni korzystanie z komunikacji miejskiej. Pasażerowie i klienci banku już nie będą musieli nosić ze sobą dwóch kart – od 1 kwietnia wystarczy im tylko jedna. Ponadto część osób, które skorzystają z tej oferty będzie mogło liczyć na zwrot kosztów zakupu jednego biletu okresowego – powiedział **zastępca prezydenta m.st. Warszawy Jacek Wojciechowicz**.

– PKO Bank Polski nieustająco zmienia swoją ofertę, poszukując dla klientów nowoczesnych rozwiązań. Konsekwentnie rozwijamy bankowość mobilną, czego efektem jest m.in. utworzenie Polskiego Standardu Płatności. Zmieniamy i rozwijamy bankowość elektroniczną tak, aby coraz więcej czynności klienci mogli dokonywać bez konieczności wizyty w oddziale. Przykładem jest również Warszawska Karta Płatnicza – połączenie karty do konta i miejskiej, którą od 25 marca oferujemy klientom – powiedział **wiceprezes PKO Banku Polskiego odpowiedzialny za obszar bankowości detalicznej Jacek Obłękowski**.

Kartę może otrzymać każdy, kto otworzy lub ma już konto osobiste w PKO. Może też trafić do osoby wskazanej przez posiadacza konta, która ma ukończone 13 lat. Za wydanie karty bank nie pobiera opłat. Opłaty miesięczne lub roczne oraz warunki zwolnienia z nich pozostają takie same, jak dla standardowych kart.



Podczas wgrywania na kartę biletu komunikacji miejskiej w biletomacie będzie można jednocześnie za niego tą kartą zapłacić. Przy użyciu jednego plastiku z wgranym biletem możemy podróżować komunikacją miejską w Warszawie, płacić za zakupy w sklepach stacjonarnych w kraju i zagranicą, w tym również zbliżeniowo oraz w Internecie, a jeśli poruszamy się samochodem - zapłacić za parkowanie w parkometrach z logo Visa.

Pierwsze 50 tys. osób, których karty zostaną wydane od 1 kwietnia do 30 września br., będzie mogło otrzymać zwrot kosztów jednego biletu okresowego. Zwrot będzie następował w równych częściach przez kolejne 12 miesięcy, pod warunkiem że:

- bilet zostanie wgrany w ciągu 30 dni od wydania karty,
- posiadacz karty przez 12 miesięcy będzie opłacał nią zakupy za minimum 300 zł miesięcznie, a młody klient (właściciel PKO Konta Pierwszego oraz Superkonta Graffiti) będzie wykonywał kartą co najmniej jedną transakcję bezgotówkową na dowolną kwotę w miesiącu.

Na karcie będzie można zakodować imienne bilety długookresowe 30- i 90-dniowe, normalne i ulgowe, ważne w pierwszej, drugiej lub pierwszej i drugiej strefie biletowej. Obecnie bilety długookresowe można kupić i zakodować w ponad 3,3 tys. punktów na terenie Warszawy (biletomatach stacjonarnych, automatach biletowych w autobusach MZA, Punktach Obsługi Pasażerów ZTM, urzędach pocztowych i kioskach).

Wnioski o kartę są przyjmowane w każdym oddziale banku. Na Warszawskiej Karcie Płatniczej, tak samo jak na Warszawskiej Karcie Miejskiej, zostanie umieszczone zdjęcie właściciela. Klient składając wniosek może dostarczyć własne zdjęcie w wersji papierowej lub umówić się na przesłanie wersji elektronicznej. W wybranych placówkach w Warszawie będzie możliwość zrobienia fotografii na miejscu: w oddziale przy ul. Sienkiewicza 12/14; przy ul. Marszałkowskiej 100/102; przy ul. Puławskiej 15 i na pl. Bankowym 2.

Warszawa jest pierwszym miastem, w którym bank wprowadził takie rozwiązanie. Nie jest to natomiast pierwszy projekt realizowany przez bank wspólnie z władzami samorządowymi. We Wrocławiu, Szczecinie i Stargardzie Szczecińskim w centrach obsługi mieszkańców działa obecnie pięć opłatomatów. Są to urządzenia samoobsługowe, dzięki którym mieszkańcy mogą dokonać płatności na rzecz miasta używając karty płatniczej czy IKO, czyli mobilnej aplikacji PKO Banku Polskiego.

Nie pozwól złodziejowi zrobić się w jajo!

Kradzieże kieszonkowe są zmorą okresu przedświątecznego. Wystarczy jednak trochę uwagi, aby nie stać się ofiarą złodziei. Od 23 marca br. w komunikacji miejskiej przypominają o tym plakaty z hasłem „Nie daj się zrobić w jajo”. To kolejna odsłona kampanii społeczno-edukacyjnej, którą Zarząd Transportu Miejskiego prowadzi wspólnie z Wydziałem Wywiadowczo-Patrolowym Komendy Stołecznej Policji. Kampania potrwa do 6 kwietnia br.

Zbliżające się święta Wielkiej Nocy to czas żniw dla kieszonkowców. Wykorzystują oni nieuwagę podróżnych – korzystają z tłoku na dworcach, peronach, przystankach i w sklepach. Okradają z pieniędzy, kart bankowych i dokumentów. **Zamyśleni i zabiegani pasażerowie ułatwiają im „robotę”**.

ZTM wraz z Komendą Stołeczną Policji przypominają warszawiakom, że w okresie przedświątecznych zakupów trzeba zachować wyjątkową ostrożność. Od 23 marca do 6 kwietnia informują o tym specjalne plakaty. Można je zobaczyć w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM, w gablotach na stacjach metra oraz w wybranych pojazdach komunikacji miejskiej. Na ekranach LCD, umieszczonych w taborze, można także zobaczyć spoty informacyjne.

Przestrzeganie przez pasażerów kilku prostych zasad z pewnością utrudni złodziejom działanie.

- **Torebkę zawsze trzymaj zamkniętą przed sobą!**
- **Nie pokazuj zawartości portfela!**
- **Noś przy sobie tylko niezbędną gotówkę!**
- **Nie noś portfela w tylnych kieszeniach spodni!**
- **Nie noś portfela w zewnętrznych kieszeniach ubrania!**

W akcji uczestniczą policjanci prewencji i nieumundurowani wywiadowcy, którzy podróżują pojazdami komunikacji miejskiej oraz pojawią się tam, gdzie swoich ofiar mogą szukać złodzieje.

Partner strategiczny kampanii:
Komenda Stołeczna Policji
Partnerzy medialni:
tvnwarszawa.pl, kampaniespoleczne.pl, radio Kampus
Pozostali partnerzy:
Tramwaje Warszawskie, Szybka Kolej Miejska, Metro Warszawskie

INFORMACJA

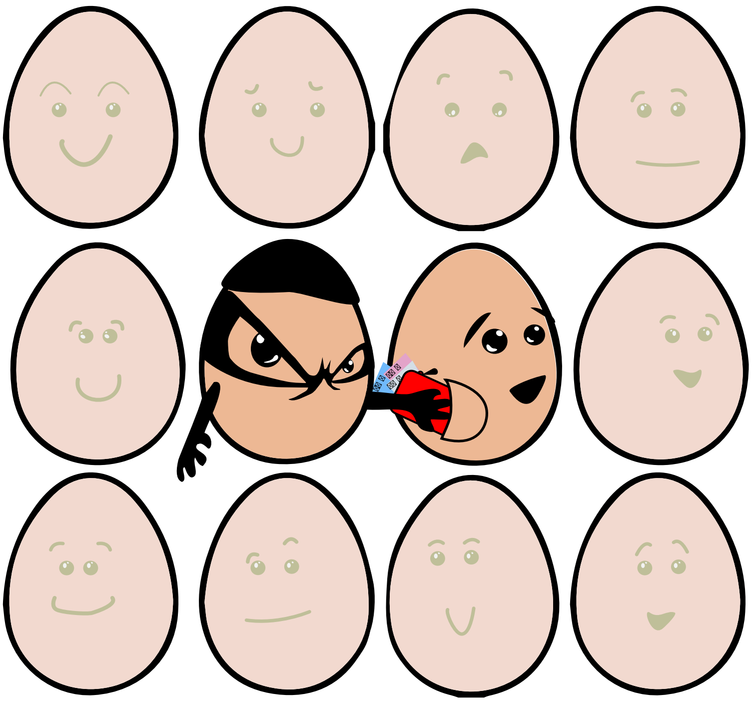
ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

WIELKANOCNA ODSŁONA „NIE DAJ SIĘ ZŁOWIĆ”

NIE DAJ SIĘ ZROBIĆ W JAJO

NUMERY ALARMOWE:
112, 997

- Torebkę zawsze trzymaj zamkniętą przed sobą
- Noś przy sobie tylko niezbędną gotówkę
- Nie pokazuj zawartości portfela
- Nie noś portfela w tylnych kieszeniach spodni
- Nie noś portfela w zewnętrznych kieszeniach ubrania



www.ztm.waw.pl

partner strategiczny

partnerzy medialni

kampaniespołeczne.pl

partnerzy

SKM

24h 19115 WARSZAWA



Wszystko zaczęło się na Wilanowskiej – 20 lat metra

fot. ze zbiorów Metra Warszawskiego

Panie Prezydencie! W imieniu Generalnej Dyrekcji Budowy Metra, odpowiedzialnej za realizację inwestycji, oświadczam że pierwszy odcinek metra w Warszawie jest gotów do rozpoczęcia ruchu pasażerskiego – w piątek, **7 kwietnia 1995 roku**, w południe na stacji metra Wilanowska **dyrektor Generalnej Dyrekcji Budowy Metra Bohdan Zuń** złożył meldunek **prezydentowi Warszawy Marcinowi Święcickiemu**. O godzinie 12.35 pociągi metra – jeden w kierunku Politechniki i jeden w kierunku Kabat – po raz pierwszy ruszyły w trasę.

20 lat temu, 7 kwietnia 1995 roku, otwarto pierwszy odcinek I linii metra od Kabat do Politechniki. **Uroczystość otwarcia odbyła się na stacji Wilanowska**. Od południa przez ponad dwie godziny metro było zarezerwowane tylko dla oficjeli. W uroczystości wzięli udział m.in.: ówczesny premier Józef Oleksy i wicepremier Marek Borowski oraz ówczesny prezydent Warszawy Marcin Święcicki. Metro poświęcił prymas Józef Glemp. Z zaproszenia nie skorzystał prezydent Lech Wałęsa. Nie pojawił się także inicjator budowy metra w 1982 roku gen. Wojciech Jaruzelski, który w liście przesłanym do władz miasta usprawiedliwiał swoją nieobecność obawą o „niepotrzebne komentarze”.

O godzinie 12.35 dwa pociągi – jeden w kierunku Politechniki, a drugi w kierunku Kabat – **z zaproszonymi gośćmi na pokładzie wyruszyły w trasę**. *„Czekałem na ten dzień 6 lat, 2 miesiące i 6 dni” – powiedział instruktor Piotr Szyszko, pod którego okiem maszynista Paweł Cieszkowski rozpędził metro do 62 km/h w samym centrum Warszawy.* (wywiad z Piotrem Szyszko został zamieszczony na stronie 26). *Kilka metrów wyżej samochody stały w korkach* – napisała „Gazeta Wyborcza” w wydaniu z 8-9 kwietnia 1995 roku.

W piątek do końca dnia oraz **przez cały weekend warszawiacy „testowali” podziemną kolejkę**. W weekendowym wydaniu z 8-9 kwietnia 1995 roku „Gazeta Stołeczna” donosiła: *Warszawiacy oblegali metro przez cały dzień. Był potworny ścisk. Wagoniki kursowały nieregularnie i trzeba było wiele cierpliwości, aby zdobyć miejsce w środku. Naporu tłumu nie wytrzymała technika (...). Rozbawiona młodzież penetrowała stacje. Największą atrakcją okazały się automatycznie otwierane windy dla osób na wózkach. Niepełnosprawni nie mieli szans – kabiny okupowały tłumy nastolatków. Na stacji Kabaty trzech młodych utknęło, gdy nawaliła fotokomórka. Na szczęście okazało się, że drzwi otwierają się także „na pych”. Naporu tłumu nie wytrzymały również ruchome schody. – „Chwileczkę” – zatrzymał mnie pracownik metra. – „Jest tak dużo ludzi, że blokuje się fotokomórka”.*

na zdjeciu: 7 kwietnia 1995 r., stacja metra Wilanowska – dyrektor Generalnej Dyrekcji Budowy Metra Bohdan Zuń składa meldunek prezydentowi Warszawy Marcinowi Święcickiemu o gotowości rozpoczęcia ruchu pasażerskiego na pierwszym odcinku I linii metra

Budowa metra w Warszawie – poprzedzona ogłoszeniem w Sejmie przez gen. Jaruzelskiego w styczniu 1982 roku planu budowy metra oraz podjęciem przez Prezydium Rządu w grudniu 1982 roku uchwały w sprawie budowy I linii metra – **rozpoczęła się 15 kwietnia 1983 roku** od wbicia pierwszego stalowego pala pomiędzy obecnymi stacjami Stokłosy i Ursynów. Planowano, że pociągi dojadą do Politechniki w 1990 roku, a do Huty Warszawa w 1994 roku. Ostatecznie, mimo wielu problemów – przede wszystkim finansowych, pierwszy odcinek I linii metra oddano do użytku w 1995 roku. W 1998 roku pociągi zaczęły dojeżdżać do stacji Centrum, w 2001 roku do stacji Ratusz Arsenał, w 2003 roku do Dworca Gdańskiego, dwa lata później do Placu Wilsona, w 2006 roku do Marymontu, a w kwietniu 2008 roku do stacji Słodowiec. W październiku 2008 roku oddano do użytku ostatni odcinek I linii metra ze stacjami Stare Bielany, Wawrzyszew i Młociny.

O metrze w Warszawie marzono jednak zdecydowanie wcześniej niż w latach 80. XX w. **Pierwsze plany budowy metra pojawiły się już w 1925 roku**. Niestety prace zatrzymał kryzys gospodarczy lat 30 XX w. **Wielkim orędownikiem budowy metra był także prezydent Warszawy Stefan Starzyński**. W 1939 roku na 50. posiedzeniu tymczasowej Rady Miejskiej mówił: *Wszystko to, co uczyniliśmy w zakresie rozwoju istniejących środków komunikacji i co możemy jeszcze zmienić na powierzchni nie zwolni nas od konieczności budowy* ***metra, które jedynie będzie w stanie usunąć trudności nagromadzone na odcinku komunikacji miejskiej***. II Wojna Światowa przekreśliła ostatecznie wszystkie plany związane z rozwojem Warszawy.

Plany budowy metra powróciły tuż po zakończeniu wojny w 1945 roku. Początkowo rozważano metro, którego trasa tylko na niewielkim odcinku miała biec w tunelach. **W latach 50. XX w.** – pod naciskiem Rosjan – **zrezygnowano z wcześniejszych projektów na rzecz metra głębokiego**. W **1957 roku** – po wybudowaniu po praskiej stronie 1300 metrów tunelu i komory rozjazdowej w sąsiedztwie ulicy Szwedzkiej – **prace definitywnie przerwano**. Aż do 1983 roku...





Metropoliten dla Wielkiej Warszawy

Trzy linie krzyżujące się pod placem Saskim, połączenia ze zelektryfikowanymi kolejami podmiejskimi i kolejkami podjazdowymi oraz metro wyjeżdżające spod ziemi na wiadukty i estakady – to plany, które powstały już w 1927 roku. Na drodze do ich realizacji stanął jednak kryzys gospodarczy, a ostatecznie projekty budowy metra w Warszawie pogrzebała wojna.

Początki warszawskiego metra sięgają roku 1925. To wtedy, po gwałtownym wzroście liczby pasażerów podróżujących po stolicy tramwajami, Zarząd Tramwajów zdecydował, że niezbędne jest stworzenie projektu podziemnej kolei.

Dwa lata później, 7 marca 1927 roku, Komisja do Budowy Kolei Podmiejskiej zatwierdziła wstępny plan tras i ruszyły badania geologiczne. Prowadzono je na trasach: z placu Unii Lubelskiej do placu Muranowskiego (okolice dzisiejszych ulic Stawki i Lewartowskiego) i z Woli na Pragę.

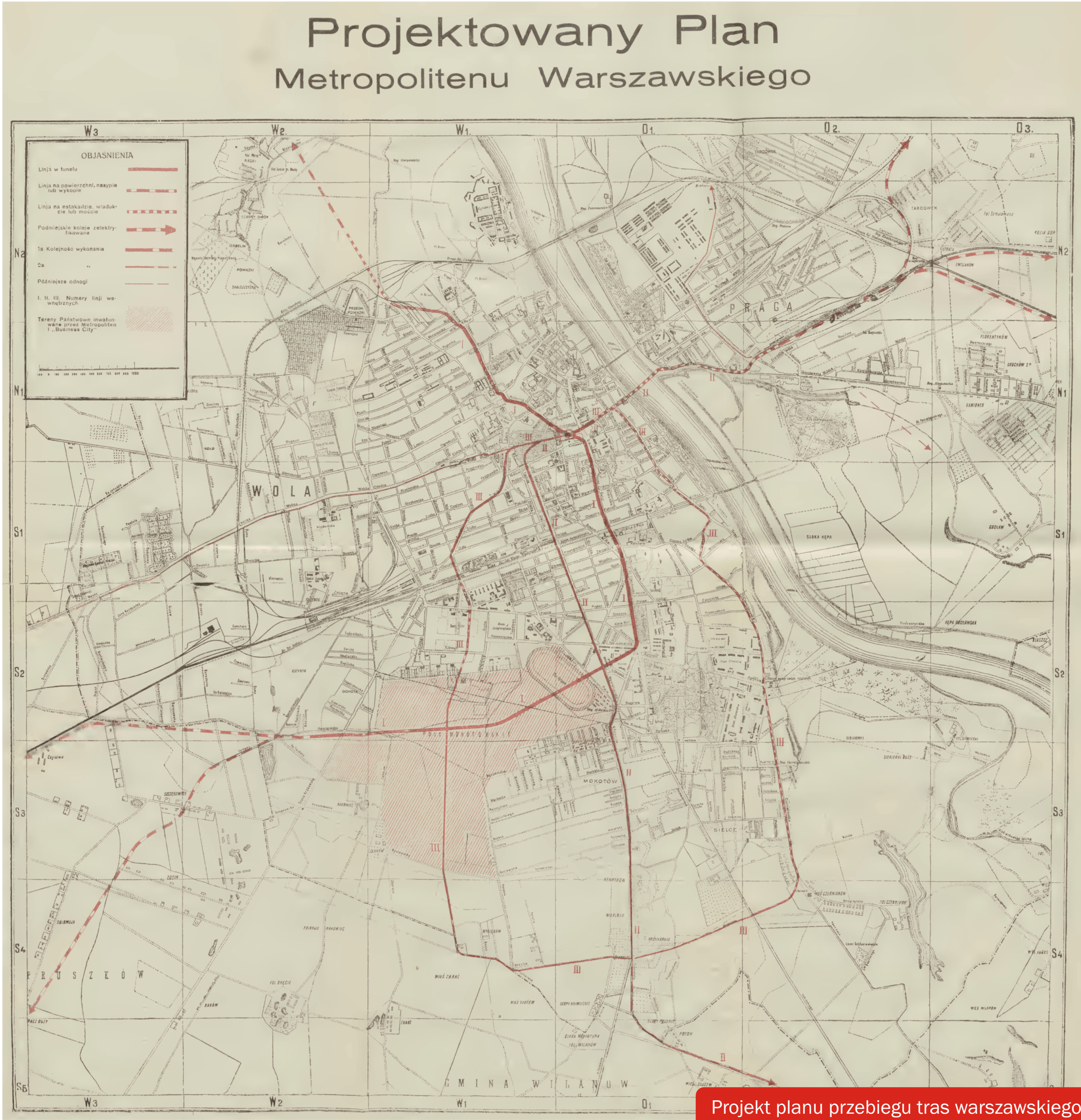
Peregrynacje istną kalwarją

Sprawa Metropolitenu warszawskiego mało jeszcze interesuje opinję publiczną. Przeważa naogół mniemanie, że tramwaje zadość uczynią potrzebom miasta i że w obecnych warunkach byłaby to inwestycja nie rentująca się i przedwczes-

Badania geologiczne związane z budową metra prowadzono w 1939 roku, m.in. na rogu ul. Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, „Ilustrowany Kurier Codzienny”



fot. Gustaw Taube jr., „Komercjalizacja Warszawy", nakładem tygodnika „Przemysł i Handel"

Projekt planu przebiegu tras warszawskiego Metropolitenu przedstawiony w 1927 roku przez inż. Gustawa Taube jr.

na. Taki pogląd dowodzi, że w opinji publicznej nie dojrzała jeszcze świadomość roli, jaką Metropoliten ma do spełnienia w rozwoju życia stolicy – pisał w 1927 roku w książce „Komercjalizacja Warszawy" inżynier **Gustaw Taube jr**. „Od biedy" gotów był zgodzić się z tym, że w centrum miasta tramwaj wystarczy. *Sprawa przedstawia się jednak inaczej, jeśli się ma na względzie całość tworzącej się aglomeracji Wielkiej Warszawy* – zaznaczał Taube.

Przedstawiony przez niego plan zakładał budowę w pierwszej kolejności linii naziemnej z Łomianek, Bielan i Młocin, a następnie, już pod ziemią, pod placami Muranowskim i Saskim (obecnie Piłsudskiego), pod Nowym Światem, Al. Ujazdowskimi i Polem Mokotowskim. Dalej linia miała łączyć się z elektryczną EKD budowaną przez Towarzystwo „Siła i Światło", której pociągi pokonywałyby całą podziemną trasę.

Taube wskazywał na konieczność poprawy sytuacji komunikacyjnej mieszkańców prawego brzegu, którzy musieli jeździć przepełnionymi tramwajami, bądź iść pieszo. *Jest to szczególnie uciążliwem dla licznych rzesz, mieszkających w osiedlach położonych w doskonale skądinąd nadającym się do kolonizacji prawym brzegu Wisły, jak również dla tych, którzy posługują się kolejkami podjazdowemi. Codzienne ich peregrynacje są prawdziwą kalwarją* – zaznaczał Taube. Dla

nich to proponował stworzenie II linii z placu Saskiego w kierunku Karowej, nowo wybudowanym mostem przez Wisłę i estakadą wzdłuż Zamojskiego (obecnie Zamoyskiego) lub Brukowej (obecnie Okrzei) i Targowej do Dworca Wschodniego. Ten odcinek połączony by został ze zelektryfikowanymi liniami podmiejskimi, jak również umożliwił przesiadanie się z podjazdowej kolejki do Marek i Jabłonny oraz do Wawra.

W dalszej kolejności Taube proponuje przedłużenie II linii pod Marszałkowską i Puławską, a następnie dalej, już na powierzchni, do Konstancina przez Wilanów lub Natolin, „ewentualnie aż do Góry Kalwarji". Uzupełnieniem byłaby okólna linia III o przebiegu: plac Saski, pl. Żelaznej Bramy, pl. Grzybowski, pod ulicą Żelazną, estakadą nad Filtrami *poczem tory wchodzą ponownie do tunelu, dążąc przez tereny Mokotowskie prostopadle ku linji Nr I. Dalej linja okala Mokotów tymczasowo na powierzchni, na nasypie lub w otwartym wykopie przez środek projektowanych tam zieleńców i bulwarów, następnie zwraca na lewo za Królikarnią i Wierzbnem, wreszcie przechodzi na estakadę i ul. Czerniakowską, Powiślem, Dobrą i Karową wraca na Plac Saski.*

Tymczasem Referat Kolei Podziemnej przy Biurze Budowy Dyrekcji Tramwajów prowadził nadzór nad badaniami geodezyjnymi i pracami projektowymi. W 1929 roku zdecydowano o opracowaniu wstępnego projektu. Uzgodnione zostały trasy przyszłego metra. Przystąpiono też do projektowania przebiegu tunelu pod linią średnicową oraz połączenia stacji z Dworcem Głównym. Rozpoczęły się



Projekt z roku 1938. W pierwszej kolejności miały zostać zrealizowane dwie linie: z Żoliborza na Mokotów i z Pragi na Wolę

fot. Centralne Archiwum Wojskowe

rozmowy z potencjalnymi inwestorami, które jednak nie przyniosły spodziewanych rezultatów. Nadszedł kryzys gospodarczy i prace najpierw zwolniły, a następnie Referat Kolei Podziemnej rozwiązano.

Ambitne plany prezydenta Starzyńskiego

O planach budowy metra nie zapomniano. Wspominano o nich na wystawie Warszawa Przyszłości, która odbyła się w 1936 roku. *Dla linij o wielkich frekwencjach (...), przechodzących przez punkty węzłowe o dużym skupieniu ruchu kołowego – najlepszem rozwiązaniem jest „metro" podziemna miejska kolej szybka, która prócz wielkiej zdolności przewozowej, daje również największą szybkość średnią handlową, wynoszącą do 25 i 28 klm./godz.* – czytamy w katalogu wystawy.

Za planami szły też realne działania. W 1938 roku, decyzją prezydenta Stefana Starzyńskiego, powołano Biuro Studiów i Projektów Kolei Podziemnej. Bazując na wcześniejszych planach wytyczono przebieg linii i przystąpiono do kolejnych badań geologicznych. Wykonanie odwiertów polecono firmie M. Łempski S.A. Opracowano skrzyżowania tuneli z siecią wodociągową i kanalizacyjną oraz wstępny kosztorys budowy.

Jak podaje Andrzej Rogiński w książce „Bitwy o metro", w pierwszej kolejności wybudowane miały zostać dwie linie, których skrzyżowanie znalazło by się pod placem Piłsudskiego, jak w roku 1928 nazywano plac Saski.

Linię A zaplanowano z pl. Unii Lubelskiej pod ulicą Marszałkowską do Dworca Głównego, a następnie pod placami: Napoleona (obecnie Powstańców Warszawy), Piłsudskiego i Teatralnym, pod ulicą Nalewki na plac Muranowski. Dalej podziemna kolejka miała jechać na Żoliborz.

Trasa linii B miała przebiegać od Dworca Wschodniego na powierzchni, mostem na wysokości ulicy Karowej i dalej pod placami: Piłsudskiego oraz Żelaznej Bramy i ulicami Chłodną i Wolską do Płockiej.

Wytyczono linię okólną, poprowadzoną w dużej części na powierzchni. Jej trasa miała biec w okolicach ulicy Fabrycznej, al. Stanów Zjednoczonych, Dworca Wschodniego, ulicy Kowelskiej, następnie przez most do placu Muranowskiego, pod Okopową, Towarową i Grójecką do Pola Mokotowskiego i w kierunku placu Unii Lubelskiej. Planowano też rozwijanie sieci połączeń wewnątrz linii obwodowej. Ta część projektu, jak również przedłużanie linii A i B, miała zostać zrealizowana w późniejszym terminie. Projekt zakładał powstanie w ciągu 35 lat 46 kilometrów metra.

Prezydent Starzyński nie miał wątpliwości, że metro jest w Warszawie niezbędne. Mówił o tym w sprawozdaniu za okres od 3 marca 1934 do 23 lutego 1939 roku, wygłoszonym 23 lutego 1939 roku na 50. posiedzeniu tymczasowej Rady Miejskiej. *Wszystko to, co uczyniliśmy w zakresie rozwoju istniejących środków komunikacji miejskiej i co można jeszcze zmienić na powierzchni nie uwolni nas od konieczności budowy metra, które jedynie będzie w stanie usunąć trudności nagromadzone na odcinku komunikacji miejskiej. Brak środków zmusza nas narazie do poprzestawania na przygotowaniach i studiach. Nie mniej budowa metra niedługo już stanie się koniecznością życiową Stolicy*.

Niestety słychać już było echa zbliżającej się wojny, która ostatecznie przekreśliła śmiałe plany budowy metra w Warszawie, a większość opracowanych materiałów zaginęła podczas Powstania Warszawskiego.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, „Ilustrowany Kurier Codzienny"

Odwiert geologiczny na placu Wilsona wykonywany przez firmę M. Łempski S.A. W tle widać Park Żeromskiego



Od SKM do metra głębokiego: projekty które zakończyły się fiaskiem

fot. „Stolica" nr 6 z 8 lutego 1953 r.

Po II Wojnie Światowej, w warszawskim morzu gruzów, koncepcja budowy metra była wciąż żywa. Stolica z ruin powstać miała silna i nowoczesna. Z nowoczesną komunikacją miejską. Początkowo planowano Szybką Kolej Miejską w płytkich wykopach, by następnie zejść z metrem kilkadziesiąt metrów pod ziemię. Oba projekty zakończyły się fiaskiem.

Powojenna Warszawa była zupełnie innym miastem. Zniszczona w 80 proc., z tragedii wojennej podnosiła się z szerokimi arteriami komunikacyjnymi i mniejszym zagęszczeniem budownictwa. Wielu mieszkańców ze zniszczonego Śródmieścia przeniosła się na peryferie. Wymagało to stworzenia nowej, innej od przedwojennej, koncepcji metra.

Z Młocin na Służewiec Szybką Koleją Miejską

Jak informował tygodnik „Stolica", Biuro Odbudowy Stolicy (BOS) już w 1945 roku zaproponowało budowę Szybkiej Kolei Miejskiej, na trasie biegnącej z północy na południe. Przewidywano, jak się okazało słusznie, że w tych kierunkach rozwijać się będzie Warszawa. Trasa miała prowadzić z Młocin przez Żoliborz, pod placem Saskim (obecnie Piłsudskiego), następnie pod ulicą Kruczą i Puławską w kierunku Służewca. 20-kilometrowa linia pod ziemię miała schodzić tylko na sześciokilometrowym odcinku w Śródmieściu. Pozostałą część trasy pociągi pokonywałyby w płytkim, otwartym wykopie, bądź wiaduktami i po nasypach.

W lutym 1948 roku powołano do życia Biuro Projektów Szybkiej Kolei Miejskiej, którego kierownikiem został inż. Mieczysław Krajewski. Po roku prac przedstawiono wstępny projekt dla pierwszej linii, będący modyfikacją koncepcji BOS. Jak podaje Andrzej Rogiński w książce „Bitwy o metro", SKM miała pojechać z Młocin wzdłuż Kasprowicza do Dworca Gdańskiego, następnie pod ulicą Nowotki (obecnie Andersa), Marszałkowską, Polem Mokotowskim i al. Niepodległości. Na Służewcu linia kierowała się w stronę Ursynowa i Natolina. 7,7 kilometra z 21,6-kilometrowej trasy miało przebiegać w tunelu. Jak widać trasa jest zbliżona do dzisiejszego przebiegu I linii metra.

Odmienne, od stosowanego obecnie w metrze, miało być zasilanie. Ze względu na to, że większość trasy miała przebiegać na powierzchni, uznano że trzecia szyna byłaby zbyt niebezpieczna. Zaprojektowano górne zasilanie, tak jak w pociągach i tramwajach.

Przełomem w komunikacji miejskiej Warszawy stanie się inwestycja, gwarantująca komunikację najszybszą i najbar-

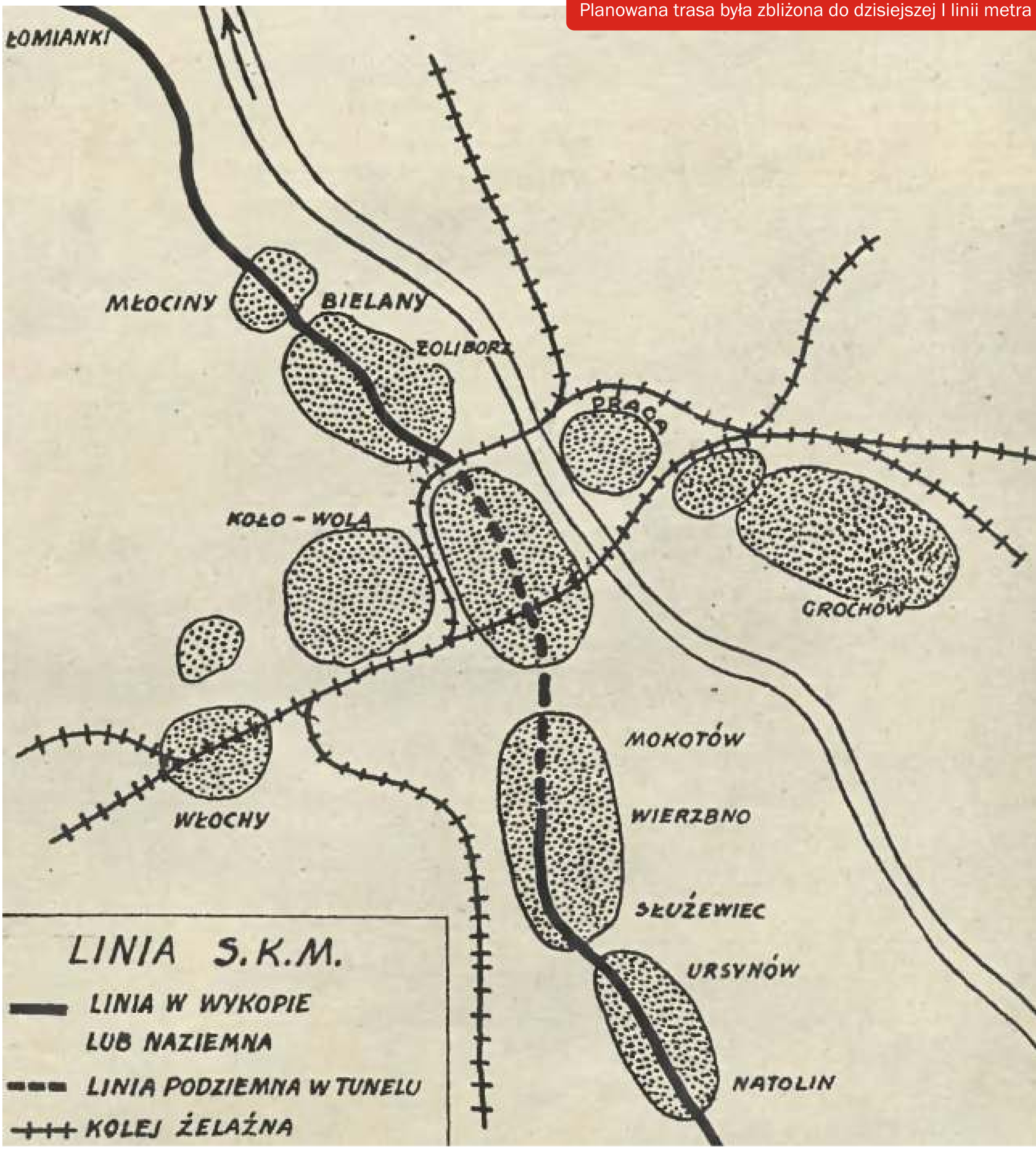
dziej masową dla ludności, jaką jest metro tzw. Szybka Kolej Miejska. W planie 6-letnim zostanie zrealizowana pierwsza linia metro, łącząca Dworzec Główny pod nową ul. Marszałkowską z północnymi dzielnicami aż do Bielan włącznie – deklarował minister budownictwa inż. Marian Spychalski na I Ogólnokrajowym Kongresie Odbudowy Warszawy w lipcu 1949 roku.

Przygotowywany przez Biuro Projektów Szybkiej Kolei Miejskiej projekt budowy metra był gotowy w lutym 1950 roku. Niestety aspekty polityczne zaważyły na decyzji i z realizacji SKM w takiej formie zrezygnowano.

Metro będzie głębokie

14 grudnia 1950 roku Prezydium Rządu podjęło uchwałę o budowie metra warszawskiego według nowej koncepcji. Najprawdopodobniej naciski ze strony Rosji sprawiły, że zdecydowano się na metro głębokie. W Śródmieściu przebiegać miało 30-40 metrów pod ziemią. Pod Wisłą planowano tunel, którego szerokość zapewniłaby możliwość przejazdu wagonów kolejowych, co w przypadku zniszczenia mostów kolejowych miało znaczenie strategiczne. Położone głęboko

Koncepcja SKM była rozwijana do 1950 roku.
Planowana trasa była zbliżona do dzisiejszej I linii metra



fot. „Stolica" nr 30 z 24 lipca 1960 r.



fot. ze zbiorów Metra Warszawskiego

Plany w roku 1950 były wyjątkowo ambitne. Tak, po 15 latach prac, miała wyglądać warszawska komunikacja podziemna



fot. „Stolica" nr 6 z 8 lutego 1953 r.

Tak mogła wyglądać stacja Targowa. Jedną z dwóch równorzędnych II nagród zdobył inż. M. Ptic-Borkowski i art.-rzeźbiarz R. Łukijanów

stacje i tunele mogłyby być wykorzystywane również jako schrony dla mieszkańców.

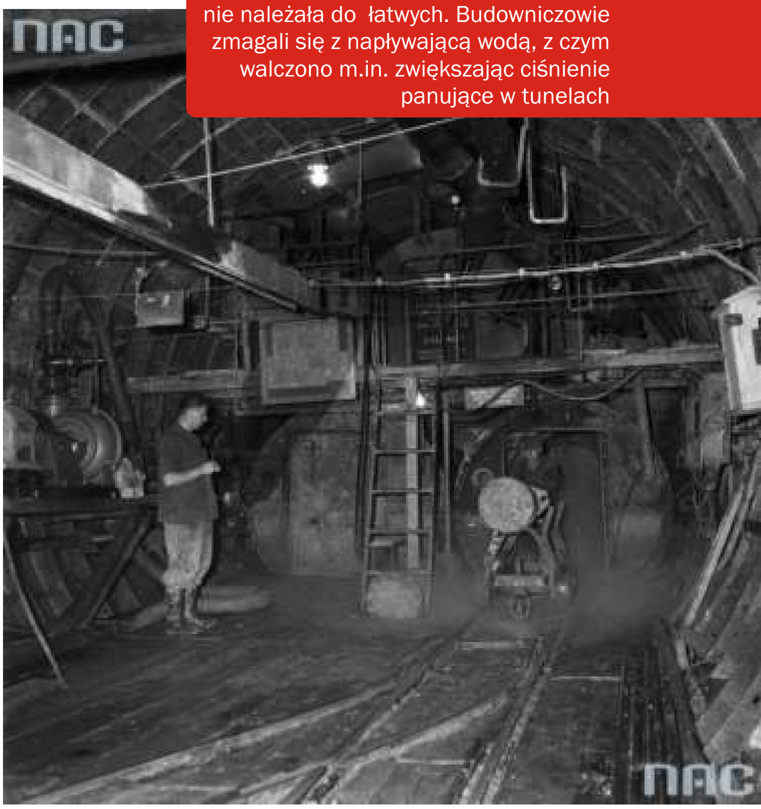
Plan zakładał wybudowanie w ciągu 15 lat linii o łącznej długości 36,5 kilometra. Łączyć miały Młociny i Służewiec, Wolę i Grochów oraz plac Narutowicza i Żerań. W pierwszej kolejności planowano realizację odcinka z placu Komuny Paryskiej (obecnie Wilsona) do placu Unii Lubelskiej oraz odgałęzienia na Pragę. Plan robót zakładał otwarcie do 1957 roku przejazdu z dworca Wileńskiego do stacji Dworzec Gdański. Odcinek ten miał obejmować pięć stacji, w tym przesiadkową stację Prózna, zlokalizowaną w tym samym miejscu co obecna stacja Świętokrzyska na I linii metra. W kierunku północnym metro zatrzymywałoby się na placu Dzierżyńskiego (obecnie Bankowym) i dalej przy dworcu Gdańskim. Również i te stacje miały być zlokalizowane w pobliżu obecnie istniejących. Odcinek prowadzący na Pragę miał mieć, przynajmniej na początku, tylko dwie stacje: Plac Teatralny i Dworzec Wileński (nazywaną też Targową).

1 stycznia 1951 roku Biuro Projektów Szybkiej Kolei Miejskiej zostało przekształcone w przedsiębiorstwo Metroprojekt, do którego skierowano specjalistów z całego kraju i w czerwcu 1951 roku ruszyła budowa. Rozpoczęto ją od kopania 17 szybów, z których najgłębsze schodziły nawet 60 metrów poniżej poziomu warszawskich ulic. To właśnie z nich górnicy mieli rozpoczynać drążenie tuneli i stacji.

Podziemne pałace

Nie zapomniano o stronie estetycznej warszawskiego metra. *Kilka słów warto poświęcić stacjom Metro. Z zasady będą one umieszczane w istniejących lub nowo wzniesionych budynkach. Jedynie przy dworcu Gdańskim gdzie nie jest przewidziana odpowiednia zabudowa stacja Metro stanowić będzie oddzielny pawilon. Stacje Metro składać się będą przede wszystkim z podziemnych peronów, łączących oba równoległe tunele. (...) Oczywiście ambicją budowniczych będzie odpowiednio estetyczne urządzenie stacji Metro za przykładem wspaniałych podziemnych pałaców Metro moskiewskiego* – donosiła w 1951 roku „Stolica".

Ogłoszono konkurs na projekt dwóch pierwszych stacji – Dworzec Wileński i Plac Teatralny. Projektanci zrozumieli sugestie i przedstawione prace nawiązywały do „wspaniałych podziemnych pałaców" metra moskiewskiego. Zakładano, że pasażerowie będą rozpoznawać stacje nie tylko po nazwie, ale i po architekturze, kolorze i wystroju. Z tego powodu stacja Plac Teatralny została poświęcona sztuce, zaś tematem dekoracji stacji Dworzec Wileński miało być wyzwolenie Warszawy. Styczeń 1953 roku przyniósł rozstrzygnięcie konkursu. Jury chwaliło nagrodzone prace za nawiązania do tradycji postanisławowskich, rzeźby i zlikwidowanie efektu przebywania w rurze.



Praca przy budowie metra zdecydowanie nie należała do łatwych. Budowniczowie zmagali się z napływającą wodą, z czym walczono m.in. zwiększając ciśnienie panujące w tunelach

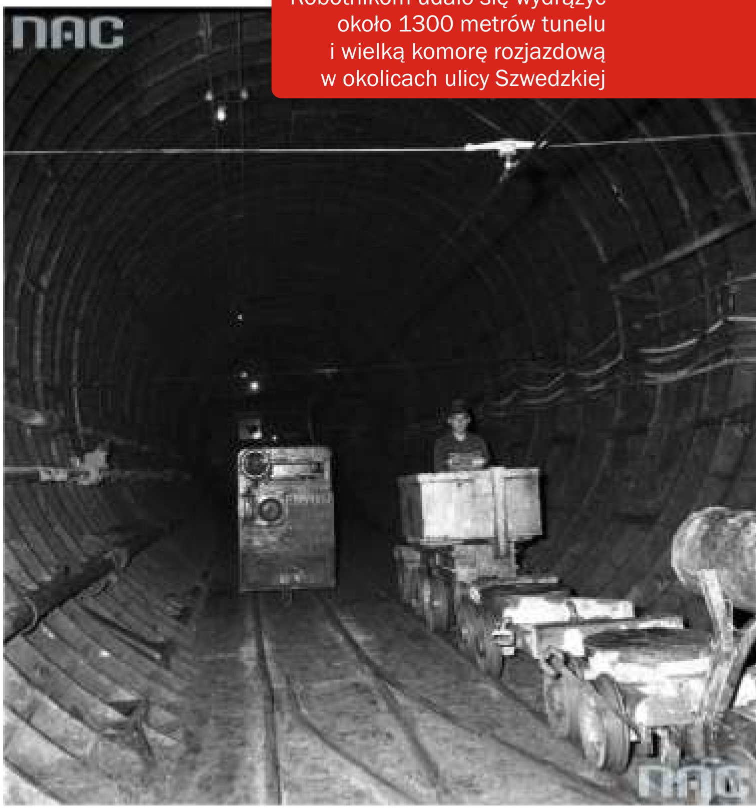
fot. Zbyszko Siemaszko, Narodowe Archiwum Cyfrowe

Ciężka praca górników

Tymczasem budowa postępowała naprzód, a sami górnicy byli kreowani przez prasę na bohaterów Warszawy. Maszerowali w pochodach niosąc transparenty z niepozostawiającymi wątpliwości hasłami „Budujemy METRO!”.

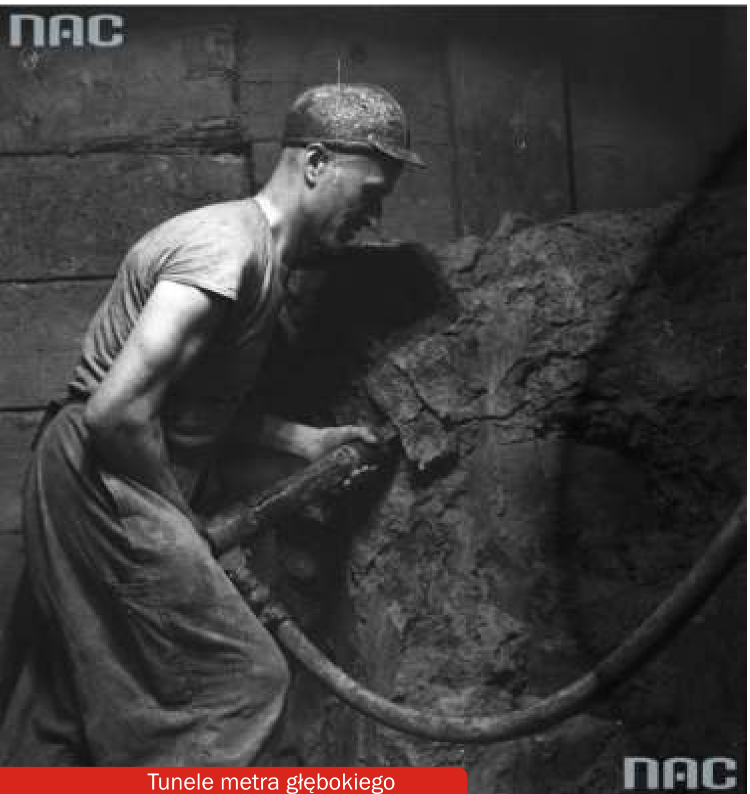
Pierwszy fragment tunelu po praskiej stronie – zaczynający się na powierzchni i stopniowo schodzący pod ziemię – był budowany metodą odkrywkową. W kwietniu 1953 roku zmontowana została tarcza do drążenia tunelu, która wkrótce miała ruszyć w kierunku Wisły. Roboty toczyły się też w lewobrzeżnej Warszawie. Najwięcej udało się zrobić przy placu Teatralnym i Dworcu Gdańskim.

Niemal od razu górnicy natrafili na nasączony wodą piasek, który wdzierał się do wykopów. Z wodą walczono na kilka sposobów: wypompowywano ją, co sprawiało, że wysychały okoliczne studnie, mrożono grunt i pompowano do szybów sprężone powietrze. To z kolei wymuszało budowę kesonów dla pracujących pod ziemią górników. Kilka lat później ich ciężką pracę relacjonowało Polskie Radio w codziennej audycji „Na warszawskiej fali”. Reporterzy sprawdzali co dzieje się nocą w stolicy. W swoich poszukiwaniach dotarli również pod powierzchnię ziemi, na budowę metra. – *Co u was słychać? Jak się czujecie? Jak wasze serca?* – pytali z troską budowniczowie metra swoich kolegów, wychodzących z przodka. Dalej ekipa Polskiego Radia niestety nie mogła iść. – *Mamy słabe serca, a tam pracuje się pod sprężonym powietrzem* – wyjaśniał redaktor. Tymczasem praca nie ustawała nawet na chwilę. – *Dużo macie jeszcze wózków urobku?* – krzyczeli do siebie budowniczowie. Ich głos zagłuszała górnicza syrena. – *Janek, górnik z Metrobudowy nie spał tej nocy* – można usłyszeć w podsumowaniu audycji.



fot. Zbyszko Siemaszko, Narodowe Archiwum Cyfrowe

Robotnikom udało się wydrążyć około 1300 metrów tunelu i wielką komorę rozjazdową w okolicach ulicy Szwedzkiej



fot. Zbyszko Siemaszko, Narodowe Archiwum Cyfrowe

Tunele metra głębokiego drążono metodami górniczymi

Tunel zalany wodą

28 października 1953 roku rząd podjął decyzję, która zaskoczyła wszystkich – prace zostały wstrzymane. Zdecydowano się kontynuować jedynie budowę odcinka doświadczalnego pomiędzy ulicami Mieszka I i Szwedzką.

W roku 1955 ograniczono budżet i na te prace. Postanowiono jednak doprowadzić budowę do takiego etapu, w którym możliwe będzie odpowiednie jej zabezpieczenie. Plany te zrealizowano w ciągu dwóch lat i w 1957 prace definitywnie przerwano.

Ostatecznie udało się wybudować około 1300 metrów tunelu i wielką komorę rozjazdową w okolicy ulicy Szwedzkiej. Miała ona długość 57 metrów, 12 metrów szerokości i 11 wysokości. W celu zabezpieczenia wykonanych konstrukcji zdecydowano się zalać je wodą, co miało pomóc w ponownym ich wykorzystaniu, po przyszłym wznowieniu robót. Wykopane podczas budowy szyby zostały przykryte betonowymi stropami, a przedsiębiorstwo Metrobudowa – rozwiązane. Teren planowanej stacji postojowej przy Mieszka I przeznaczono na siedzibę Warszawskich Zakładów Telewizyjnych, w schodzącym pod ziemię tunelu ulokowano Centralne Piwnice Win Importowanych, a cenzura zabroniła używania słowa „metro”.



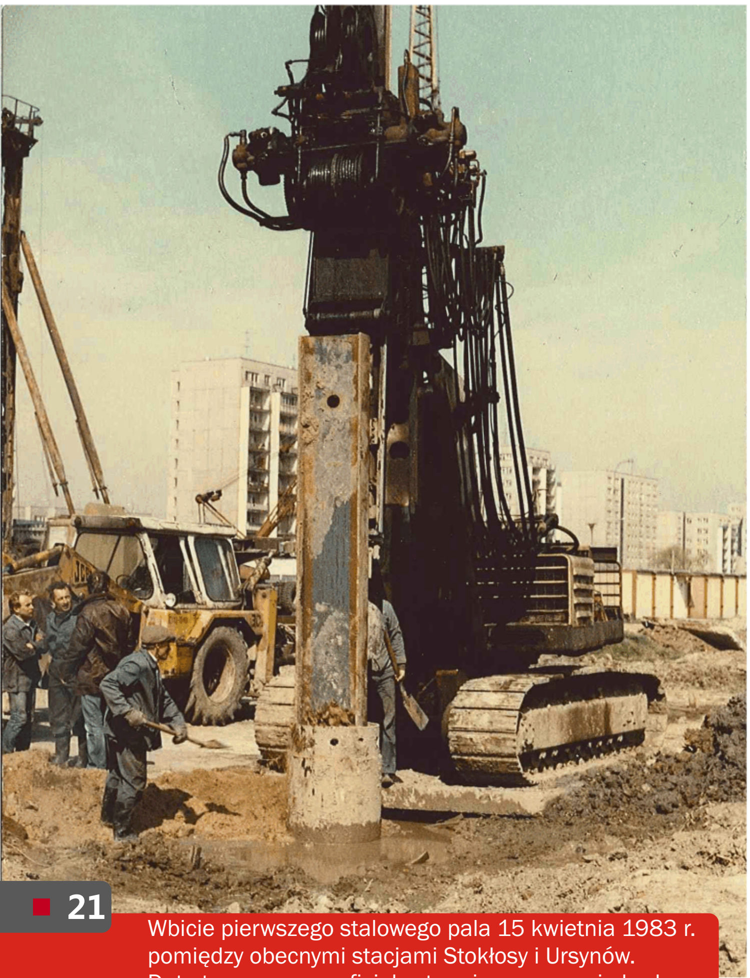
Podzielony Ursynów, tarcze na wzór londyński i oświetlenie w żyletkach, czyli jak budowano pierwszy odcinek I linii metra

Patrząc na to z perspektywy czasu, bardzo dobrze się stało, że na początku lat 80. XX w. w końcu zdecydowano się na budowę metra. To był ostatni gwizdek – gdyby wówczas nie rozpoczęto prac, być może metro by w ogóle nie powstało. Przełom lat 80. i 90. XX w. to czas transformacji ustrojowej i kryzysu finansowego. Jest mało prawdopodobne, aby wówczas ktokolwiek zdecydował się na rozpoczęcie tak kosztownej inwestycji – o budowie pierwszego odcinka I linii metra opowiada **Witold Urbanowicz z „Rynku Kolejowego".**

Gdy szukaliśmy osoby, która mogłaby opowiedzieć o budowie I linii metra w Warszawie, wszystkie zapytane osoby mówiły – dzwońcie do Witka Urbanowicza z „Rynku Kolejowego". On poda nawet ile urobku podczas budowy tuneli i stacji wywożono każdego dnia na powierzchnię. Skąd to zainteresowanie metrem?

To miłość od pierwszego wejrzenia. W dzieciństwie przez kilka lat mieszkałem w Londynie i regularnie korzystałem z metra. Szczególnie interesująca była infrastruktura, jej zamknięty – tworzący jedną całość – charakter. W 1998 roku przyjechałem do Warszawy, w odwiedziny do babci, która zabrała mnie na przejażdżkę metrem. Przejechaliśmy cały dostępny wówczas odcinek – od stacji Centrum do Kabat. Początkowo stołeczne metro nie zrobiło na mnie większego wrażenia. Jednak, gdy wróciłem na stałe do Warszawy zacząłem szukać informacji o jego historii, stale śledziłem postępy na budowie odcinka północnego oraz zastanawiałem się, jak można usprawnić np. system informacji pasażerskiej. I tak metro zaczęło wypełniać zdecydowaną część mojego wolnego czasu, a później także pracę zawodową.

Historia budowy warszawskiego metra sięga lat 20. XX w., jednak prace, które zakończyły się otwarciem pierwszego odcinka od Kabat do Politechniki rozpoczęto dopiero



fot. ze zbiorów Metra Warszawskiego

Wbicie pierwszego stalowego pala 15 kwietnia 1983 r. pomiędzy obecnymi stacjami Stokłosy i Ursynów. Datę tę uznano za oficjalny termin rozpoczęcia budowy I linii metra

w 1983 roku. Wcześniej, w styczniu 1982 roku gen. Jaruzelski ogłosił w Sejmie plan budowy metra, w maju Prezydium Rządu podjęło decyzję o rozpoczęciu prac przygotowawczych do budowy metra, a w grudniu Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie budowy I linii metra. Dlaczego właśnie wtedy zdecydowano się na budowę podziemnej kolejki?

Patrząc na to z perspektywy czasu, bardzo dobrze się stało, że na początku lat 80. XX w. w końcu zdecydowano się na ten krok. To był ostatni gwizdek – gdyby wówczas nie rozpoczęto prac, być może metro by w ogóle nie powstało. Przełom lat 80. i 90. XX w. to czas transformacji ustrojowej i kryzysu finansowego. Jest mało prawdopodobne, aby wówczas ktokolwiek zdecydował się na rozpoczęcie tak kosztownej inwestycji, zwłaszcza wobec niepewnych źródeł finansowania. Warto pamiętać, że w latach 90. budowa spoczywała przede wszystkim na barkach miasta – środki z budżetu centralnego były ograniczone i niepewne, nie mówiąc już o innych zewnętrznych formach finansowania.

W 1957 roku, rząd – po kilku latach prac nad budową metra głębokiego – ostatecznie zdecydował o ich zakończeniu w tym zakresie, ale nie oznacza to, że zaniechano prac koncepcyjnych. Przedsiębiorstwo Metroprojekt, utworzone w 1950 roku w celu zaprojektowania metra, funkcjonowało nadal, choć zajmowało się głównie projektowaniem obiektów przemysłowych, komunalnych i komunikacyjnych. Inżynierowie Metroprojektu nigdy nie zaprzestali jednak prac nad projektami metra płytkiego.

W latach 70. XX w., gdy rządy sprawował Edward Gierek, odżyły nadzieje na rozpoczęcie budowy metra. Był to czas zdecydowanego przyspieszenia rozwoju gospodarczego. Właśnie wtedy opracowano założenia techniczno-ekonomiczne I linii metra. W Warszawie rozpoczęto wiele inwestycji, m.in. budowę Dworca Centralnego i Trasy Łazienkowskiej. Niestety na metro już nie wystarczyło pieniędzy. Pozostały jednak założenia techniczno-ekonomiczne, które – po modyfikacji – pozwoliły na szybkie rozpoczęcie prac na początku lat 80., gdy władza ostatecznie dała zielone światło dla inwestycji.

Dlaczego w 1982 roku? W Polsce trwał stan wojenny, władza chciała ocieplić zarówno swój wizerunek, jak i wizerunek Związku Radzieckiego i postanowiła dać Polakom prezent w postaci metra. Polski rząd już wcześniej sondował w ZSRR możliwość rozpoczęcia budowy podziemnej kolejki w Warszawie, ale ostateczne zezwolenie uzyskano dzięki... próżności Breżniewa, z której I sekretarz Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego słynął. Gen. Jaruzelski opowiadał, że podczas jednego ze spotkań zapytał Breżniewa, czy nie zechciałby przysłużyć się Polsce wspierając budowę metra w Warszawie, a tym samym zostać zapamiętanym na lata. Breżniew oczywiście chciał i w efekcie, w czerwcu 1982 roku, pomiędzy rządami PRL i ZSRR została podpisana



fot. ze zbiorów Metra Warszawskiego

Budowa tunelu szlakowego pomiędzy stacjami Służew i Wilanowska. Prace polegały na wykopaniu korytarza o szerokości 14 m i głębokości ponad 12 m. Po zakończeniu prac budowlanych zasypywano go 5-metrową warstwą ziemi

umowa o współpracy gospodarczej i technicznej przy budowie I linii metra.

Druga ważna przyczyna to faktyczne problemy przewozowe stolicy. Na przełomie lat 70. i 80. XX w. intensywnie rozbudowywano Ursynów i Natolin, z myślą, że kręgosłupem komunikacyjnym tych osiedli będzie metro. Autobusy nie były w stanie przewieźć wszystkich mieszkańców, a samochody – z oczywistych powodów – były dobrem luksusowym. Nie przystępowano też do budowy planowanej al. KEN, ponieważ dokładnie pod nią miała przebiegać linia metra północ-południe. Nie było więc sensu budować ulicy, która i tak musiałaby zostać rozkopana. W północnej części Warszawy znajdowała się Huta Warszawa – w sytuacji gospodarki centralnie planowanej bardzo ważny obiekt, do którego metro miało dowozić pracowników.

15 kwietnia 1983 roku wbito w ziemię pierwszy stalowy pal pomiędzy obecnymi stacjami Stokłosy i Ursynów i datę tę uznano za oficjalny termin rozpoczęcia budowy I linii metra. Ponad 11-kilometrowy odcinek z Kabat do Politechniki budowano więc 12 lat. Jak przebiegały prace?

Zgodnie z harmonogramem pierwszy odcinek od Kabat do ul. Nowowiejskiej miał zostać oddany do użytku w 1990 roku, a cała linia do Huty Warszawa w 1994 roku. Liczne problemy, przede wszystkim finansowe doprowadziły do wieloletnich opóźnień.

Najcięższe prace związane z drążeniem tuneli i budową stacji od Kabat do Politechniki zakończyły się w 1989 roku, ale prace wykończeniowe trwały do 1995 roku. Odcinek ursynowski od Kabat do al. Niepodległości budowano metodą odkrywkową. Kopano korytarz o szerokości 14 m i głębokości ponad 12 m, a jego ściany wzmacniano stalowymi słupami. Po zakończeniu prac budowlanych zasypywano go 5-metrową warstwą ziemi. Skutkowało to ogromnymi utrudnieniami komunikacyjnymi – Ursynów przez kilka lat był podzielony głębokim wykopem biegnącym wzdłuż obecnej al. KEN.

Tunele na odcinku mokotowskim, od al. Niepodległości do ul. Nowowiejskiej, drążono tarczami. Były to stare tarcze ręczne przekazane przez Rosjan. Przesuwały się w tempie około 2 metrów na dobę, ale tak naprawdę cała praca związana z drążeniem tuneli nadal spoczywała na ludziach. Inżynierowie prowadzili pomiary i obliczenia, a górnicy ręcznie wybierali ziemię, która na wagonikach trafiała na powierzchnię. Rosjanie używali wcześniej tych tarcz do budowy metra w miastach Związku Radzieckiego. Była to stara, XIX-wieczna metoda, stosowana podczas budowy kolei podziemnej w Londynie. Związek Radziecki korzystał z doświadczeń Londyńczyków najpierw u siebie, a później w Warszawie. Plusem drążenia tuneli tarczami były mniejsze utrudnienia komunikacyjne na powierzchni i ocalone w większości tereny zielone na Polu Mokotowskim, aczkolwiek stacje budowano tradycyjną metodą odkrywkową, więc nie udało się uniknąć np. kilkuletniego wyłączenia z ruchu al. Niepodległości.

Jaki był realny wkład Związku Radzieckiego w budowę stołecznego metra?



fot. ze zbiorów Metra Warszawskiego

Stacja Kabaty w trakcie budowy



fot. ze zbiorów Metra Warszawskiego

Budowa tunelu szlakowego pomiędzy stacjami Kabaty i Natolin

Tak jak wspomniałem, w 1982 roku rządy PRL i ZSRR podpisały umowę o współpracy gospodarczej i technicznej przy budowie I linii metra w Warszawie. Związek Radziecki obiecał wsparcie merytoryczne oraz niezbędne materiały i sprzęt. Część maszyn i ciężkiego sprzętu, zwłaszcza na początku prac, rzeczywiście została kupiona od rządu ZSRR. Polacy odwiedzali także radzieckie miasta, w których funkcjonowało metro, aby się dokształcać. Przedstawiciele ZSRR regularnie wizytowali również budowę warszawskiej kolei podziemnej.

W Warszawie nie chciano jednak budować kopii radzieckiego metra i jeśli przyjrzymy się stacjom dostrzeżemy autorskie rozwiązania polskich inżynierów i architektów. W Moskwie wśród płytkich przystanków dominują stacje z dwoma rzędami kolumn, a w Warszawie zdecydowano się na jeden rząd. Dla nas bardzo ważne, jako element gry architektonicznej, było oświetlenie, choć udało się zrealizować to w ograniczonym zakresie. Na kilku pierwszych stacjach odcinka południowego znajdziemy rozwiązania zastosowane wcześniej na Dworcu Centralnym i stacji kolejowej Warszawa Śródmieście, gdzie podwieszane sufity, tzw. żyletki skonstruowano z metalowych elementów, w których ukryto oświetlenie.

Zdecydowanie polską domeną było zamontowanie na stacjach wind. Szczególnie zabiegała o nie autorka koncepcji architektoniczno-plastycznej stacji Jasna Strzałkowska-Ryszka. Podkreślała, że brak wind będzie jednoznaczny z odcięciem od metra osób niepełnosprawnych oraz rodziców podróżujących z dziećmi w wózkach. Przedstawiciele Związku Radzieckiego kompletnie tego nie rozumieli. Pytali, czy w Warszawie z metra będą korzystać tylko inwalidzi. Zresztą takie myślenie o dostępności było zupełnie nowatorskie, nie tylko w krajach wschodnich.

Pozostałością współpracy polsko-radzieckiej są na pewno grodzie zamontowane na stacjach od Kabat do Wierzbna. Wstępnie stacje metra miały pełnić także funkcję schronów przeciwatomowych. Z czasem zmieniły się jednak normy bezpieczeństwa i okazało się, że grodzie ich nie spełniają, co w połączeniu z ciągłymi problemami finansowymi doprowadziło do rezygnacji z tego rozwiązania na kolejnych stacjach. Obecnie grodzie są wykorzystywane podczas ulewnych opadów deszczu, gdy woda próbuje dostać się na stacje.

Stacje I linii warszawskiego metra też raczej nie przypominają moskiewskich, urządzonych z ogromnych przepychem...

Zgodnie z pierwotnym projektem wszystkie stacje I linii metra miały wyglądać podobnie – ściany planowano wyłożyć płytkami w kolorach ziemi. Ze względów finansowych szybko jednak zrezygnowano z tego pomysłu. Gdy obecnie przejedziemy całą I linię metra z łatwością podzielimy ją na kilka odcinków, odzwierciedlających czasy i możliwości, które determinowały ich realizację. Na ścianach odcinka ursynowskiego dominują oryginalne płytki ceramiczne, wyprodukowane specjalnie dla metra. Na trzech stacjach układają się one w mozaiki na ścianach zatorowych. Na Mokotowie zastosowano zdecydowanie skromniejsze płyty i wystrój jest już znacznie uboższy – realizacja stacji przypadała na ciężkie dla budowy lata 90. Na odcinku śródmiejskim zdecydowano się na droższy wystrój stacji, który z założenia miał być bardziej prestiżowy. Oddzielną sprawą jest, czy to się udało. Stacje na północy wykończono w nowoczesnym stylu – dominują szarości i metal.

Związek Radziecki – oprócz wsparcia merytorycznego i zaplecza technicznego – obiecał także przekazać w darze 90 wagonów dla warszawskiego metra. Ostatecznie skończyło się na 10.

Na przełomie 1989 i 1990 roku do Warszawy dotarło 10 wagonów. Była to pierwsza i ostatnia dostawa – wraz z upadkiem ZSRR resztę zapowiadanego daru anulowano. Był to poważny problem, ponieważ kończyły się prace budowlane, a miasto nie dysponowało taborem do obsługi metra.

Brano pod uwagę różne scenariusze. Przez pewien czas łudzono się, że wagony zostaną wyprodukowane w Polsce. W latach 70. XX w. – w ramach prac koncepcyjnych nad Poznańskim Szybkim Tramwajem, tzw. pestką – rozważano budowę pojazdów, które mogłyby obsłużyć także metro. W latach 90. XX w. planowano utworzyć międzynarodowe konsorcjum z udziałem polskich firm. Rząd jednak wycofał się z finansowania projektu, co uniemożliwiło uruchomienie produkcji. Zastanawiano się także nad sprowadzeniem używanych wagonów z Berlina.



fot. ze zbiorów Metra Warszawskiego

Budowa stacji Natolin

Ostatecznie ogłoszono przetarg wśród producentów krajowych i zagranicznych na dostawę wagonów. Kluczową rolę, oprócz finansów odgrywał też czas. Okazało się, że tylko firma z Sankt Petersburga może rozpocząć prace od ręki i dostarczyć wagony odpowiednio szybko oraz za kwotę, jaką dysponowało miasto. W 1994 roku do Warszawy dotarły 32 wagony. Dysponowano więc łącznie 42 wagonami, co – po uruchomieniu metra na odcinku od Kabat do Politechniki – pozwoliło na zestawianie 14 3-wagonowych pociągów.

7 kwietnia minie 20 lat od uruchomienia pierwszego odcinka I linii metra w Warszawie. W 2008 roku oddano do użytku całą I linię. Od 8 marca br. możemy korzystać z odcinka centralnego II linii metra. Połączenie metrem Pragi ze Śródmieściem i Wolą po raz kolejny wywołało dyskusję o zasadności budowy podziemnej kolejki. Czy Warszawa rzeczywiście potrzebuje metra?

Zgodnie z rozwiązaniami radzieckimi, do których stosowano się na przełomie lat 70 i 80. XX w., w każdym mieście liczącym milion mieszkańców metro jest niezbędne. O to, czy jest potrzebne w Warszawie najlepiej zapytać mieszkańców Ursynowa i Bielan, najlepiej wtedy, gdy występują utrudnienia w jego kursowaniu, lub gdy, jak to było podczas budowy łącznika pomiędzy pierwszą i drugą linią – z użytku były wyłączone dwie popularne stacje. Metro doceniamy zwłaszcza wtedy, gdy z jakichś powodów chwilowo go nie ma.

Początkowo, po uruchomieniu odcinka z Kabat do Politechniki pojawiały się obawy, że nie będzie chętnych do korzystania z metra, tym bardziej, że gdy wysiadało się na Kabatach wokół roztaczały się pola, a na drugim końcu pociągi nie dojeżdżały nawet do centrum. Czas pokazał, że mieszkańcy Ursynowa i Mokotowa szybko przekonali się do metra, mimo krótkiej trasy, a na Kabatach – dzięki obecności szybkiego i niezawodnego środka transportu – wyrosły osiedla mieszkaniowe. Warszawiacy chcą podróżować metrem i myślę, że nie ma z tym co polemizować.

Metro stanowi także zachętę dla kierowców, aby zrezygnowali z samochodów na rzecz komunikacji miejskiej. Tylko szybki, bezpieczny, atrakcyjny i czysty środek transportu publicznego jest w stanie skłonić ich do pozostawienia auta w garażu.



fot. ze zbiorów Piotra Szyszko

Transport 10 wagonów, w lutym 1990 r., łącznikiem kolejowym ze stacji Warszawa Okęcie na STP Kabaty



Przez Leningrad do warszawskiego metra.

„Prowadziłem pierwszy pociąg w stronę Kabat"

Najpierw szkolenie i egzamin w Leningradzie, potem kilka lat czekania, a w końcu otwarcie metra i pasażerowie stojący w kolejkach, aby dostać się na stacje. O swojej przygodzie z metrem, i o tym jak wszyscy uczyli się nowego środka transportu opowiada **Piotr Szyszko, jeden z pięciu pierwszych maszynistów Metra Warszawskiego**.

Jak trafił pan do metra?

Wcześniej, zanim przeszedłem do metra, pracowałem w lokomotywowni Odolany jako elektromechanik, ale bardzo chciałem pójść na kurs maszynisty. Nie było jednak takiej możliwości. Przeniosłem się więc na stację Warszawa Praga. Wtedy mój tata obejrzał w „Kurierze Warszawskim" materiał o poszukiwaniach maszynistów do metra. Zgłosiłem się na rozmowę i czekałem pół roku, ale w końcu się do mnie odezwali. Byłem bardzo zadowolony.

Jak wyglądało szkolenie pierwszych maszynistów?

To był rok 1989. W grupie było nas pięciu, z czego trzech maszynistów z kolei. Zostaliśmy wysłani na trzymiesięczne przeszkolenie do Leningradu. Najpierw, jeszcze w Polsce, chodziliśmy na zajęcia z języka rosyjskiego. Nauczyliśmy się jak porozumieć się w sklepie, w teatrze, jak zapytać o drogę, ale było to całkowicie nieprzydatne. Nam niezbędne było słownictwo techniczne. W szkole dla maszynistów w Leningradzie wszystkie zajęcia były prowadzone po rosyjsku.

Gdy przyjechaliśmy na miejsce okazało się, że specjalnie dla nas wyremontowano piętro w hotelu. Wydzielono też specjalną klasę i zaczęły się zajęcia – na początek teoretyczne o mechanice taboru, elektryce i pneumatyce oraz o przepisach. Niestety, ze względu na barierę językową początkowo niewiele rozumieliśmy.

Potem rozpoczęliśmy część praktyczną. Pod okiem doświadczonego maszynisty jeździliśmy linią Newsko-Wasileostrowską, która miała wtedy góra 5-6 stacji. Po teorii



fot. ze zbiorów Piotra Szyszko

Transport pierwszych 10 wagonów metra ze Związku Radzieckiego do Polski. Na granicy – ze względu na inny rozstaw szyn obowiązujący w Polsce i ZSRR – konieczna była wymiana zestawów kołowych

i praktyce czekał nas egzamin. Oczywiście po rosyjsku. Stanęliśmy przed komisją i zdaliśmy. Wydano nam taki sam dokument jaki otrzymują rosyjscy maszyniści.

Jakie zadania czekały na panów po powrocie do Polski?

Najpierw pisaliśmy sprawozdanie z pobytu w ZSSR, tłumaczyliśmy instrukcje, a potem się... nudziliśmy. W 1990 roku do Warszawy dotarło pierwszych 10 wagonów. W Małaszewiczach połączyliśmy je w jeden pociąg i ruszyliśmy na Kabaty. Mieliśmy nawet wagon z salonką.

Gdy dojechaliśmy do Warszawy, chcieliśmy jak najszybciej przejechać się nowym nabytkiem. Nie czekając na radzieckich techników uruchomiliśmy jeden wagon i pojechaliśmy na 900-metrowy tor prób, który znajduje się wzdłuż Lasu Kabackiego. Później przyjechał serwis i wszystko do końca poskładał.

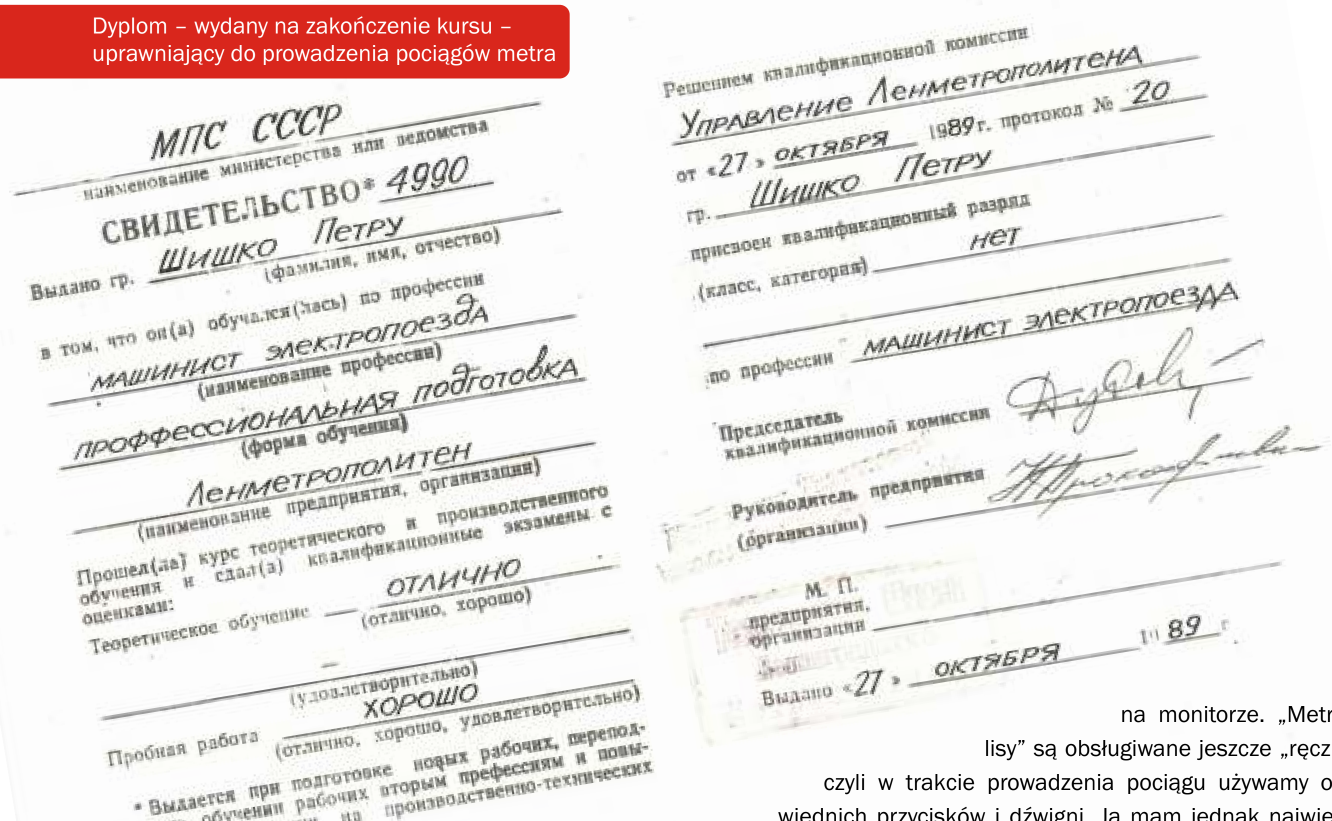
Niestety przez kolejnych kilka lat nie było zbyt wielu okazji do prowadzenia pociągów, więc pomagaliśmy przy wykańczaniu stacji. Woziliśmy drezyną kable, a ja wieszałem panele na ścianach stacji Stokłosy. Przed uruchomieniem pierwszego odcinka I linii metra organizowano także dni otwarte – wtedy wpychaliśmy traktorem wagon na stację, żeby oficjele i mieszkańcy Warszawy mogli wejść do środka i go obejrzeć. Wszystkim bardzo się podobały.

Z czasem mogliśmy jeździć pociągami od Kabat do stacji Stokłosy, a później do Wilanowskiej. W 1994 roku zaczęliśmy kursy niemal rozkładowe. Szkoliliśmy nowych maszynistów i uczyliśmy się zasad działania metra.

Wreszcie przyszedł czas na wielkie otwarcie...

Metro otwarto 7 kwietnia 1995 roku. Na stacji Wilanowska stały dwa pociągi. Ja prowadziłem ten, który odjechał w kierunku Kabat. Przez pierwsze dni cała Warszawa jeździła metrem. Ludzie stali w kolejkach, żeby w ogóle wejść na stację. Doszło do tego, że policja musiała pilnować porządku. Pasażerowie nie wysiadali z wagonów, bo chcieli przejechać się kilka razy. Dantejskie sceny się działy. I tak przez cały weekend.

Dyplom – wydany na zakończenie kursu – uprawniający do prowadzenia pociągów metra



МПС СССР
наименование министерства или ведомства
СВИДЕТЕЛЬСТВО* 4990
Выдано гр. Шишко Петру
(фамилия, имя, отчество)
в том, что он(а) обучался(лась) по профессии
машинист электропоезда
(наименование профессии)
проффессиональная подготовка
(форма обучения)
Ленметрополитен
(наименование предприятия, организации)
Прошел(ла) курс теоретического и производственного обучения и сдал(а) квалификационные экзамены с оценками:
Теоретическое обучение отлично
(отлично, хорошо)
(удовлетворительно)
Пробная работа хорошо
(отлично, хорошо, удовлетворительно)
* Выдается при подготовке новых рабочих, переподготовке, обучении рабочих вторым профессиям и повышении квалификации на производственно-технических курсах

Решением квалификационной комиссии
Управление Ленметрополитена
от «27» октября 1989 г. протокол № 20
гр. Шишко Петру
присвоен квалификационный разряд нет
(класс, категория)
по профессии машинист электропоезда
Председатель квалификационной комиссии
Руководитель предприятия (организации)
М. П.
предприятия, организации
Выдано «27» октября 1989 г.

fot. ze zbiorów Piotra Szyszko

Dla większości warszawiaków był to pierwszy kontakt z podziemną koleją? Czy na początku pasażerowie mieli problemy z korzystaniem z metra?

Na początku rzeczywiście zdarzały się problemy. W pierwszych latach metro było obsługiwane przez zdecydowanie krótsze – składające się z 3 wagonów – pociągi. Zgodnie z przepisami czoło pociągu musi znajdować się na początku peronu, więc osoby wchodzące na stacje od strony przeciwnej do kierunku jazdy miały do pokonania spory dystans, ponieważ pociąg kończył się mniej więcej w połowie stacji. Ludzie dziwili się dlaczego pociąg nie staje na środku. Każdy chciał mieć blisko do schodów. Posądzali nas nawet o złośliwość i wysyłali pocztą skargi w tej sprawie. Poważnym problemem było też to, że na Politechnice pociągi przyjeżdżały i odjeżdżały z jednego peronu. Pasażerowie potrzebowali czasu, żeby się z tym oswoić.

Czy nadal prowadzi pan pociągi?

Z czasem, już jako maszynista instruktor, jeździłem coraz mniej. Teraz prowadzę głownie szkolenia i egzaminy dla nowych maszynistów. Na początku było ich 70, a teraz dochodzimy już do 250 osób uprawnionych do prowadzenia pociągów metra.

Od początków metra wiele się zmieniło, także w zakresie taboru. W Inspiro wszystkie parametry są ustawiane komputerowo – wystarczy dotknąć odpowiednie symbole na monitorze. „Metropolisy” są obsługiwane jeszcze „ręcznie”, czyli w trakcie prowadzenia pociągu używamy odpowiednich przycisków i dźwigni. Ja mam jednak największy sentyment do rosyjskich wagonów. Są proste w obsłudze, i mimo że minęło ponad 20 lat, pociągi z pierwszej dostawy cały czas kursują i wożą pasażerów.

Zmieniała się też liczba podróżnych. Kiedyś od Imielina do Kabat były pustki w wagonach. Tylko w weekendy przyjeżdżali pasażerowie z rowerami i spacerowicze wybierający się do Lasu Kabackiego. Dziś chętnych do podróży metrem nie brakuje na całej trasie. ■



fot. ze zbiorów Piotra Szyszko

Pierwsze wagony na STP Kabaty



Kierownik wszystkich stacji metra w Polsce

Mówi o sobie, że administrował wszystkimi stacjami metra w Polsce. O polach wokół stacji, zbieraniu chrzanu, gołębiach i kieszonkowcach opowiada **Tomasz Witanowski, pierwszy dyżurny stacji warszawskiego metra**.

Od kiedy pracuje pan w metrze?

Do Generalnej Dyrekcji Budowy Metra wstąpiłem w 1993 roku i zostałem pierwszym w Polsce dyżurnym stacji metra. Przywieziono mnie na stację Kabaty. Wtedy wyglądało to tak, że były pola i sady, ludzie zbierali chrzan i grzyby, a pomiędzy tym wszystkim budowano metro. Zaprowadzono mnie pod ziemię – na betonowe, niewykończone perony techniczne. Miałem tam jedną lampę, telefon, biurko i krzesło. Miałem też maszynę do pisania, na której „stukałem” cierpliwie regulamin dla przyszłych dyżurnych stacji metra. Mniej więcej w tej samej formie obowiązuje on po dziś dzień.

Czyli pierwszym pańskim zadaniem było opracowanie regulaminu dla pierwszych dyżurnych stacji...

Przede wszystkim pełniłem obowiązki dyżurnego. Przyjmowałem pracowników serwisów technicznych, przychodziły też kolejne ekipy budowlane. Wciąż trwały prace wykończeniowe, np. w 1993 roku na stacji Wilanowska nie było jeszcze stropów i stojąc na peronie można było patrzeć na niebo. Niezbędne do budowy materiały i urządzenia, szyny, transformatory były przywożone na platformie kolejowej, którą pchała lokomotywa spalinowa. Im było bliżej otwarcia metra, tym więcej pociągów zaczęło jeździć, a przejazdy techniczne były coraz bardziej regularne.

Poza regulaminem napisałem też procedury, na których dyżurni mogli oprzeć swoją pracę i zacząłem szkolić nowe osoby. W momencie otwarcia metra mieliśmy już około 50 przeszkolonych dyżurnych, a ja administrowałem terenami wszystkich stacji metra w Polsce, bo byłem już kierownikiem dyżurnych stacji.

Jak po otwarciu metra układała się współpraca z pasażerami?

Z każdym rokiem przybywało udogodnień dla pasażerów. Wprowadzaliśmy nowe elementy ułatwiające podróż. Kiedyś nie było przecież bramek tylko linia, której nie można było przekroczyć bez biletu. Na przymocowanej do ściany desce znajdowały się kasowniki. Każdego dnia dyżurny musiał wszystkie poprzestawiać, aby „dziurkowały” prawidłową datę.

Pojawiły się też stopery, które pokazują kiedy odjedzie pociąg. Dodaliśmy strzałki wskazujące kierunek jazdy pociągu, monitory i nagłośnienie. Gdy tylko pozwoliły na to

przepisy, zainstalowaliśmy na peronach guzki i linie prowadzące dla osób niedowidzących. Są też ikony, które pokazują pasażerom poruszającym się na wózkach, jakiego typu będzie kolejny pociąg – czy stary rosyjski, czy nowy. Uczyliśmy się i pasażerowie nas uczyli. Cały czas idziemy do przodu.

Jacy są dzisiejsi pasażerowie?

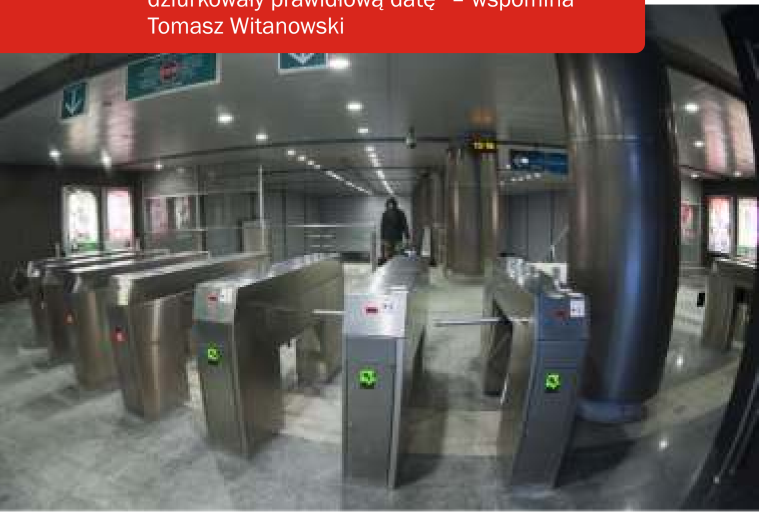
W większości zdyscyplinowani, wiedzą jak korzystać z metra. Obecnie zdecydowanie rzadziej, niż kilka lat temu łamią przepisy. Nie mamy już problemów z osobami jeżdżącymi na rolkach i deskorolkach. Pasażerowie słuchają wygłaszanych komunikatów, czytają informacje pasażerskie, nie śmiecą.

Z drugiej strony teraz wszyscy bardziej się spieszą. Chodzą cały czas z komórkami i świata poza nimi nie widzą, do tego stopnia, że czasem nie dostrzegają, że niebezpiecznie zbliżają się do krawędzi peronu. Latem, szczególnie w godzinach szczytu, pojawiają się problemy z rowerzystami, którzy próbują wcisnąć się do zatłoczonych wagonów.

Zdarzają się też zabawne historie. Kiedyś pasażerowie próbowali wejść do pociągu z łóżkiem, które nijak się nie chciało zmieścić. Innym razem pani wchodziła do wagonu z psem. Smycz była jednak za długa i zwierzak został na peronie. Właścicielka już zaczęła opłakiwać swojego czworonoga, a tymczasem czekał on na nią u dyżurnego stacji, który opiekował się nim, dopóki nie wrócił do swojej pani.

Największe problemy, jakie pojawiły się wraz z uruchomieniem metra to...

Kołowroty nie pojawiły się na pierwszym odcinku I linii metra od razu. „Początkowo, na przymocowanej do ściany desce znajdowały się kasowniki. Każdego dnia dyżurny musiał wszystkie poprzestawiać, aby dziurkowały prawidłową datę" – wspomina Tomasz Witanowski





W ramach przystosowanie I linii metra do potrzeb osób niepełnosprawnych z czasem zostały zamontowane na peronach guzki i linie prowadzące dla osób niedowidzących

Po otwarciu na stacje metra przyszło wielu bezdomnych. Wyobrażali sobie, że będą mogli jeść na ławkach, spać w windach. To były dla nich nowe przestrzenie, które chcieli zagospodarować. Próbowali nawet „brać prysznic" w umywalkach. Od początku dawaliśmy im jasny komunikat, że metro służy do szybkiego przemieszczania się po mieście, a nie do mieszkania. Zrozumieli. Dzięki monitoringowi i Służbie Ochrony Metra udało nam się także wyrzucić kieszonkowców ze stacji i pociągów. Obecnie metro jest bezpiecznym miejscem.

Oddzielną historią są zwierzęta. W latach 80., kiedy były budowane obiekty metra robotnicy dokarmiali gołębie. W efekcie ptaki zadomowiły się na stacjach. Początkowo nie mogliśmy z nimi wygrać, a teraz jesteśmy uważani za ekspertów w radzeniu sobie z tymi intruzami. Najpierw odstraszaliśmy je tubami, w które dmuchali pracownicy metra. Gdy gołębie się do nich przyzwyczaiły i trąbienie przestało przynosić efekty, rozwiesiliśmy siatki i nakleiliśmy kolce. Niestety miłośnicy ptaków przecinali siatki, a gołębie radośnie bujały się na kolcach. W końcu wystraszył je sokolnik. Gdy tylko gołębie zobaczą drapieżnego ptaka, od razu uciekają. Niestety po jakimś czasie znów wracają. Musimy być czujni.

Z ciekawszych okazów mieliśmy też na stacji muflona – uciekiniera z cyrku, który chciał się zadomowić w metrze. Na Kabatach przez kilka dni mieszkał nietoperz. Z sufitu stacji zabrał go Eko Patrol.

WARSZAWSKIE KOLEJKI



OPOWIEŚĆ O SILE I ŚWIETLE. HISTORIA ELEKTRYCZNEJ KOLEI DOJAZDOWEJ – *część I*

Wukadka - któż jej nie zna? Niektórzy mówią o niej, że to przerośnięty tramwaj. Nic w tym dziwnego, ponieważ do lat 70. XX wieku do Śródmieścia Warszawy dojeżdżała wąskimi uliczkami. Od prawie 90 lat dowozi do ścisłego centrum stolicy mieszkańców Pruszkowa, Milanówka i Grodziska Mazowieckiego. Jej początki, jeszcze jako Elektrycznej Kolei Dojazdowej (EKD), to czas trudnej konkurencji z państwowymi kolejami. Jednak udało się jej zdobyć serca pasażerów. Bez EKD prawdopodobnie nie mielibyśmy tak urokliwego miejsca jak miasto-ogród Podkowa Leśna. Zapraszamy Państwa na pierwszą część opowieści o EKD - opowieści o Sile i Świetle.



fot. z archiwum WKD

Hala przeglądowa w Grodzisku Mazowieckim w 1927 r.

Ze Śródmieścia do Grodziska Maz., a do Łomianek z pl. Krasińskiego

Tuż przed I Wojną Światową Warszawa borykała się z problemem przeludnienia. Od początku XX wieku liczba mieszkańców miasta wzrosła z 686 do 884 tys. przy praktycznie tej samej powierzchni. Gęstość zaludnienia wynosiła nawet 25 tys. osób na 1 km kw. i była dwukrotnie większa niż w Berlinie oraz trzykrotnie większa niż w Paryżu. Miasto było otoczone linią fortów, co blokowało rozwój osiedli mieszkaniowych. Rozszerzenie granic Warszawy w kwietniu 1916 – z 33 km kw. do 115 km kw. – nałożyło na miejski Magistrat konieczność zapewnienia szybkiego dowożenia mieszkańców z coraz odleglejszych przedmieść do centrum miasta. Najbardziej efektywny był transport szynowy – tramwaje oraz kolej.

W tym czasie po ulicach miasta kursowały już elektryczne tramwaje oraz cztery wąskotorowe kolejki do-

jazdowe (wilanowska, piaseczyńska, jabłonowsko--karczewska oraz marecka). Jeszcze w 1910 roku Towarzystwo Akcyjne Warszawskich Dróg Żelaznych Podjazdowych, zarządzające pierwszymi trzema wąskotorówkami, przyjęło 10-letni plan rozwoju zakładający budowę 7 nowych linii. Wtedy po raz pierwszy pojawił się pomysł budowy linii do Grodziska Mazowieckiego przez Raszyn. Początkowy przystanek dwutorowej i zelektryfikowanej linii miał znajdować się przy skrzyżowaniu ul. Marszałkowskiej i Nowogrodzkiej. Drugą z zaplanowanych linii było połączenie z Łomiankami, które miało zaczynać się na placu Krasińskich. Ambitne plany nie doczekały się realizacji, początkowo z powodu trudności z uzyskaniem zezwoleń od władz rosyjskich, a później z powodu wybuchu I Wojny Światowej.

Siła i Światło

Powrót do idei budowy połączenia z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego nastąpił w wyzwolonej Polsce. 5 grudnia 1918 roku powołano do życia Zgrupowanie Elektryfikacyjne „Siła i Światło" S.A. Była to pierwsza spółka akcyjna utworzona po odzyskaniu niepodległości, chociaż idea jej powstania narodziła się już w 1914 roku. Ówczesne koncerny zagraniczne bardzo często wyprowadzały zyski osiągane w Polsce do krajów macierzystych, wobec czego oficjalnie nie przynosiły zysków i nie opłacały tutaj podatków. Grupa przedsiębiorców podjęła więc decyzję o powołaniu instytucji, która miała angażować się w życie gospodarcze Polski i pozostawiać zarobiony kapitał w kraju.

Spółka „Siła i Światło" miała pełnić funkcję centrali koncernu, w skład którego miały wejść firmy prowadzące elektryfikację kraju, tworzące elektrownie oraz przedsiębiorstwa związane z elektrotechniką. Spółka-matka miała finansować te przedsięwzięcia wykorzystując kredyty, emitując akcje i obligacje oraz pozyskując inwestorów strategicznych.

Początkowo działalność koncentrowała się na sektorze energetycznym - w grudniu 1919 roku wykupiono od niemieckiej spółki Gesellschaft für Elektrische Unternehmungen (Towarzystwo Przedsiębiorstw Elektrycznych) za kwotę 350 tys. marek niemieckich, dwie elektrownie - wolską (przy ul. Prądzyńskiego, uruchomioną w 1910 roku) oraz pruszkowską (uruchomioną w 1914 roku). Wraz z wykupem obiektów, koncern uzyskał prawo do zasilania zachodnich obszarów podwarszawskich w energię elektryczną. Utworzona spółka „Elektrownia Okręgowa w Pruszkowie" S.A. odegra kluczową rolę w powstaniu EKD - to ona dostarczała jej przez wiele lat prąd.

Następnie rozpoczęto inwestycje w sektor kolejowy, budując sieć tramwajową w Zagłębiu Dąbrowskim oraz EKD. Wśród innych przedsięwzięć znalazły się również spółki „Kabel Polski" i „Polskie Radio" oraz osiedle



fot. z archiwum WKD

Most na Utracie. Dziennikarze podczas specjalnego przejazdu w 1927 roku na trzy miesiące przed uruchomieniem linii EKD do Grodziska Mazowieckiego

Podkowa Leśna. W sumie koncern zainwestował w polską gospodarkę 30 mln dolarów – obecnie równowartość 450

Skrzyżowanie Marszałkowskiej z Al. Jerozolimskimi – stąd miały odjeżdżać wszystkie kolejki

Miasto-ogród przegrywa z kryzysem

Na trasie wybudowano również kilka bocznic do obsługi ruchu towarowego - do zakładów PZInż przy ul. Włościańskiej, do Centralnego Instytutu Wychowania Fizycznego (obecnie AWF) oraz do lotniska na Młocinach. Powstawały również tymczasowe bocznice do budowanych na Żoliborzu nowych osiedli mieszkaniowych.

Oficjalne otwarcie linii nastąpiło w 1929 roku. Tymczasowo była ona obsługiwana trakcją parową - do prowadzenia pociągów zakupiono dwa parowozy „Ferrum 29", a wagony były dzierżawione od PKP. Niestety uruchomienie linii zbiegło się z początkiem kryzysu gospodarczego, przez co idea miasta-ogrodu na Młocinach nie cieszyła się zainteresowaniem inwestorów - sprzedano zaledwie kilka działek. Z tego samego powodu zrezygnowano z pomysłu przedłużenia linii do Modlina oraz jej elektryfikacji. Głównym źródłem utrzymania linii, wbrew pierwotnym założeniom, został ruch towarowy. Początkowo funkcjonowało osiem połączeń pasażerskich dziennie, jednak z każdym rokiem ich ubywało, aż w końcu wprowadzono ruch mieszany dołączając do pociągów towarowych jeden wagon pasażerski. W ostatnim przedwojennym rozkładzie jazdy PKP, obowiązującym od 15 maja 1939 roku, połączeń pasażerskich już nie było.

Po II Wojnie Światowej nie wznowiono ruchu na tej linii kolejowej, a pozostałości po niej zostały rozebrane w latach 50. XX wieku. Do dzisiaj zachowały się jedynie pojedyncze nasypy oraz ślady po przepustach w Lesie Młocińskim.

Koncesję na budowę połączenia Warszawy z miejscowościami położonymi w kierunku południowo-zachodnim posiadała od 1912 roku grupa łódzkich przedsiębiorców. Wśród nich znajdował się m.in. Wiesław Gerlicz - dyrektor Towarzystwa Łódzkich Wąskotorowych Elektrycznych Kolei Dojazdowych, obsługującego połączenia Łodzi z po-

Inż. Tadeusz Baniewicz

Urodził się w 1879 roku w Lublinie. Studiował na Politechnice Warszawskiej, a następnie w Brukseli, Zurychu, Hamburgu oraz Frankfurcie nad Menem. Po studiach pracował w biurze Tramwajów Elektrycznych w Warszawie, opracował projekt budowy tramwajów w Zagłębiu Dąbrowskim i EKD. Po zakończeniu budowy tej ostatniej był jej dyrektorem do 1947 roku, gdy firma została upaństwowiona. Był jednym z założycieli Stowarzyszenia Elektryków Polskich, należał do Towarzystwa Zachęty Sztuk Pięknych oraz Towarzystwa Przyjaciół Warszawy. W 1930 roku zamieszkał w Podkowie Leśnej, na rzecz której aktywnie działał do śmierci w 1974 roku.

bliskimi miejscowościami, wykorzystując na terenie samego miasta torowiska miejskich tramwajów. Łódzcy przedsiębiorcy w 1918 roku dołączyli do grupy współzałożycieli „Siły i Światła” i jednocześnie przekazali koncesję na rzecz spółki. Zakładano budowę linii przejmującej ruch podmiejski w pobliżu istniejącej już linii kolejowej zarządzanej przez PKP.

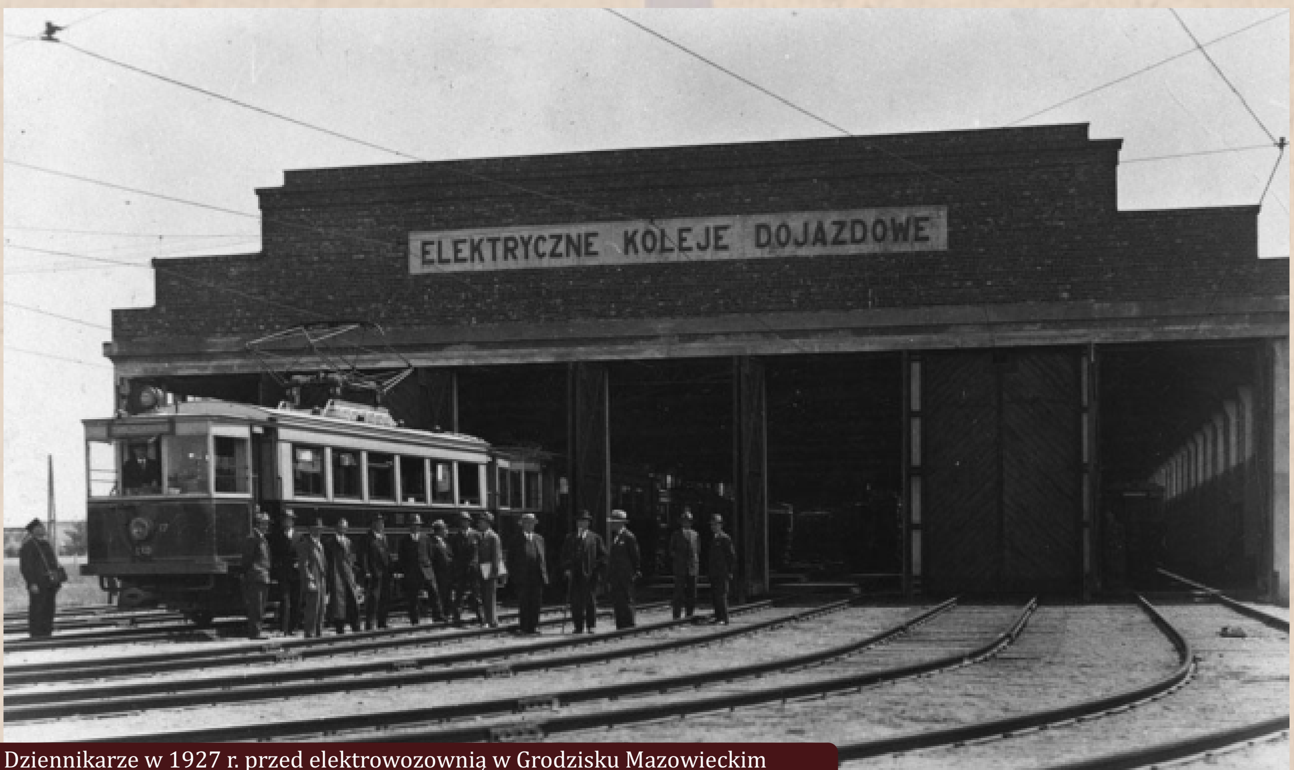
Pomysł budowy linii przez Grodzisk Mazowiecki do Żyrardowa spotkał się ze zdecydowanym sprzeciwem Ministra Kolei Żelaznych inż. Juliana Eberharda. Domagał się on odsunięcia planowanej linii o co najmniej 2 km od istniejącej linii PKP, aby nie stanowiła dla niej konkurencji. Oznaczało to, że linia nie uzyskałaby odpowiedniej rentowności, ponieważ zostałaby poprowadzona przez słabo zamieszkane tereny. Dopiero w wyniku długich negocjacji udało się częściowo zmodyfikować ten warunek, pozwalając na zbliżenie linii EKD do południowych granic Pruszkowa i Grodziska Mazowieckiego. Ministerstwo, w trosce o interes PKP, narzuciło również niekorzystny system taryfowy.

Angielscy przemysłowcy zainteresowani kolejką do Grodziska

W 1922 roku koncern „Siła i Światło” powołał do życia spółkę-córkę „Elektryczne Koleje Dojazdowe”. Na czele jej zarządu stanęli: inż. Tadeusz Sułowski (późniejszy pierwszy prezes Zarządu Polskiego Radia), inż. Alfons Kühn (późniejszy dyrektor Tramwajów Miejskich w Warszawie i Minister Komunikacji w latach 1928-1932) oraz wspomniany już inż. Tadeusz Baniewicz. Kapitał zakładowy Spółki wynosił 500 tys. zł. 40 proc. akcji posiadała spółka-matka „Siła i Światło”, 25 proc. należało do Banku Związku Spółek Zarobkowych, a pozostałe 35 proc. do drobnych akcjonariuszy. Uzyskane środki nie pozwalały jednak na zrealizowanie całej inwestycji. Konieczne okazało się zaangażowanie kapitału zagranicznego.

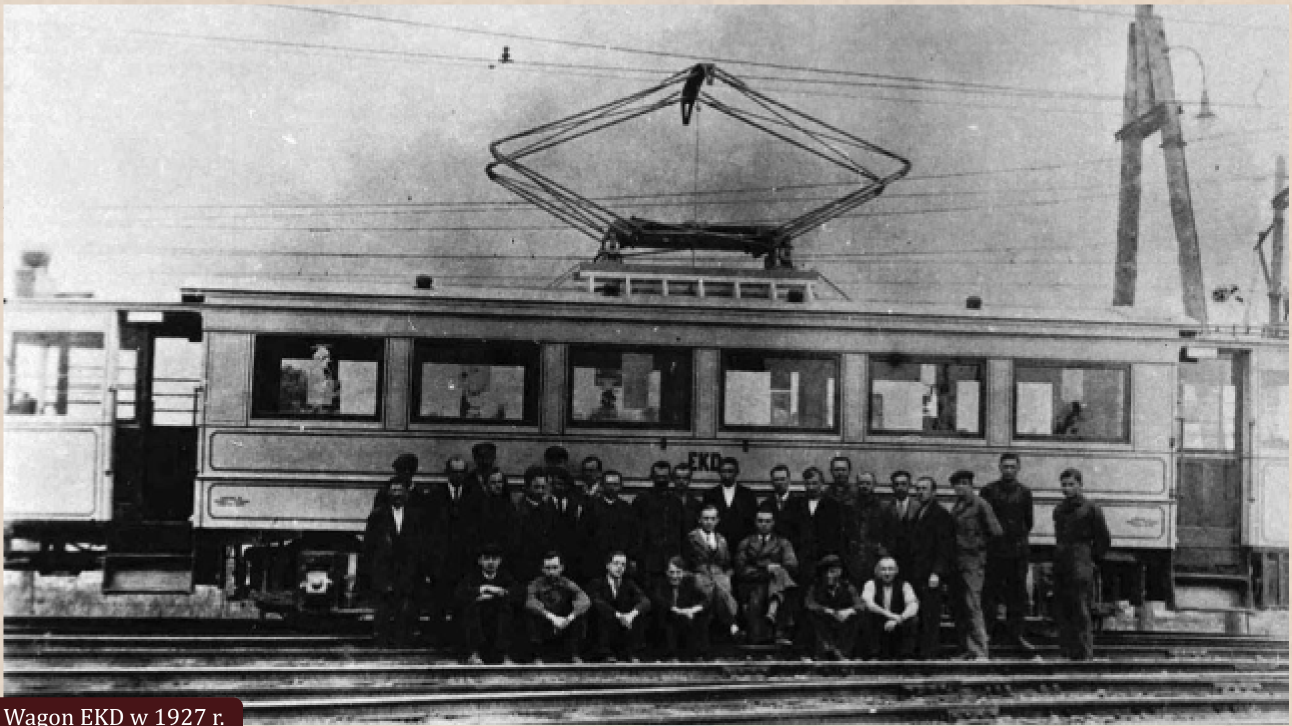
Poszukiwania inwestora zakończyło się nawiązaniem współpracy z angielskimi przemysłowcami zrzeszonymi w „The British Engineers and Trade Syndicate Ltd”. Podpisane w 1923 roku porozumienie zobowiązywało Anglików do udzielenia kredytu w wysokości 1 mln funtów szterlingów, który miał być spłacany przez 18 lat. W zamian objęli udziały w spółce EKD. Dzięki zdobytym funduszom możliwy był zakup dodatkowego wyposażenia dla elektrowni w Pruszkowie, nowych wagonów, a także podstacji, szyn i przewodów miedzianych. Zgodnie z szacunkowymi kosztami budowy EKD kapitał krajowy stanowił jedynie 6,5 proc., ale zarząd EKD pozostał w rękach polskich właścicieli.

Chęć zastosowania najnowszych rozwiązań technicznych spowodowała konieczność pozyskania dodatkowych środków. Na szczęście spółce udało się zdobyć kolejnych 470 tys. funtów i rozpoczęto prace projektowe. 21 listopada 1924 roku w Dzienniku Ustaw ukazało się, podpisane 9 dni wcześniej, Zarządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej w sprawie udzielenia koncesji. W paragrafie pierwszym zarządzenia czytamy: *Spółce akcyjnej „Elektryczne Koleje Dojazdowe” z siedzibą w*



fot. z archiwum WKD

Dziennikarze w 1927 r. przed elektrowozownią w Grodzisku Mazowieckim podczas specjalnego przejazdu na trzy miesiące przed uruchomieniem linii EKD



fot. z archiwum WKD

Wagon EKD w 1927 r.

Warszawie nadaje się koncesję na budowę i eksploatację kolei elektrycznej prywatnej normalnotorowej, użytku publicznego z Warszawy przez Grodzisk do Żyrardowa, z tem zastrzeżeniem, że pomieniona kolej elektryczna winna być zbudowana na całej przestrzeni z wyjątkiem miast, przez które jest projektowana, w odległości nie mniejszej, niż dwa kilometry od istniejącej kolei państwowej. Nie pozostało nic innego, tylko rozpocząć budowę.

Tereny, przez które mogła, według koncesji, zostać poprowadzona linia EKD były słabo zaludnione. Trasę wytyczono więc tak, aby jak najbardziej zbliżyć linię do istniejących miejscowości oraz bazowano na terenach, które miały perspektywy szybkiego rozwoju. Wiązało się to z koniecznością wykupu od dotychczasowych właścicieli terenów pod inwestycje. Część z nich sprzedała je po cenach rynkowych, niektórzy oddawali za darmo lub symboliczną kwotę, a pozostali starali się nieźle zarobić lub wytargować przy okazji budowę bocznicy do własnej fabryki.

Na trasie tej linii również planowano stworzyć miasto-ogród. Według pierwotnych planów, takim miejscem miały być należące do księżnej Radziwiłłowej Lasy Młochowskie. Księżna nie była jednak zainteresowana sprzedażą ziem. Podjęto rozmowy z przedsiębiorcą Stanisławem Wilhelmem Lilpopem (synem Stanisława Lilpopa - jednego z pionierów uprzemysłowienia w Królestwie Polskim), który był właścicielem majątku ziemskiego w Podkowie Leśnej. W ten sposób narodziła się kolejna spółka-córka „Siły i Światła" - Miasto-Ogród Podkowa Leśna. W odrębnym dokumencie Lilpop przekazał nieodpłatnie EKD pas ziemi, na którym powstała nowa linia kolejowa.

Pierwszą łopatę wbito w maju 1926 roku. Punktem startowym dla prac budowlanych był Komorów, dokąd doprowadzono bocznicę kolejową od stacji PKP w Pruszkowie. Tą drogą dostarczano materiały potrzebne do budowy linii. Budowa elektrycznej kolei dojazdowej przeznaczonej do obsługi ruchu podmiejskiego była pierwszą tego typu inwestycją na ziemiach polskich. Pomocne okazały się doświadczenia z budowy i eksploatacji tramwajów.

Pierwsza w Polsce automatyczna sygnalizacja świetlna

Aby dojazd do Warszawy był szybki i wygodny, na terenie miasta linię poprowadzono systemem tramwajowym ul. Nowogrodzką od skrzyżowania z ulicą Marszałkowską (w pobliżu obecnej Cepelii). Dalej ulicami: Tarczyńską, Niemcewicza i Szczęśliwicką za miasto. Do tego miejsca zamontowano sieć płaską na żelaznych słupach. Od ulicy Opaczewskiej sieć trakcyjną montowano na bramkach z impregnowanego drewna. Od Warszawy do Podkowy Leśnej linia była dwutorowa. Ostatni siedmiokilometrowy odcinek do Grodziska Mazowieckiego składał się tylko z jednego toru, ale zarezerwowano teren pod dobudowę

drugiego. Do chwili obecnej inwestycji nie zrealizowano, ale w ostatnich latach WKD coraz poważniej przymierza się tego zadania. Elektrowozownię oraz warsztaty umieszczono w Grodzisku Mazowieckim, ponieważ planowano dalszą rozbudowę w kierunku Żyrardowa, Błonia i Mszczonowa.

Prąd stały o napięciu 650 V dostarczała Elektrownia Okręgowa w Pruszkowie. Na trasie wybudowano trzy podstacje - w Kazimierówce, w Pruszkowie i na Szczęśliwicach. Do kierowania ruchem pociągów poza Warszawą zastosowano najnowsze rozwiązania - ze Szwecji sprowadzono automatyczną sygnalizację świetlną działającą w ramach dwustawnej samoczynnej blokady liniowej. Było to pierwsze tego typu rozwiązanie w Polsce i nie mogły się nim pochwalić nawet PKP. Rozstawienie semaforów co 1-2,4 km teoretycznie pozwalało na osiągnięcie częstotliwości kursowania pociągów co 3 minuty. Na terenie Warszawy ruch odbywał się według zasad stosowanych w tramwajach - na widoczność. EKD zainstalowała również automatyczną sygnalizację świetlną i dźwiękową na przejazdach kolejowych.

Specjalnie dla EKD angielskie zakłady English Electric Company Ltd Car Works z Preston wybudowały nowoczesne wagony - 20 silnikowych oraz 20 doczepnych.

Pusty wagon był w stanie rozwinąć prędkość 82 km na godz., a z pasażerami - 70 km na godz. Wagon silnikowy z jednym doczepnym mógł się rozpędzić do 64 km na godz., a z dwoma do 60 km na godz. Do takich prędkości dostosowano również tory budowanej linii. Na terenie miasta maksymalna prędkość, z jaką mogły się poruszać pociągi wynosiła 40 km na godz.

W okresie międzywojennym przygotowywano specjalne przejazdy dla dziennikarzy przed uruchomieniem nowych inwestycji. Spółka EKD zorganizowała taki przejazd we wrześniu 1927 roku, trzy miesiące przed oficjalnym otwarciem. Dzięki niemu zachowały się liczne zdjęcia kończonej linii – m.in. na pierwszym w Polsce moście o konstrukcji ramowej na rzece Utracie koło Pruszkowa oraz w elektrowozowni w Grodzisku Mazowieckim.

W niedzielę, 11 grudnia 1927 roku, o godz. 9.54 z Grodziska do Warszawy wyjechał pociąg służbowy. Po 66 minutach dotarł do Warszawy, gdzie odbyła się oficjalna uroczystość otwarcia linii. O godz. 11.05 pierwszy pociąg z pasażerami wyruszył w drogę

Miasta-ogrody

Autorem koncepcji miast-ogrodów był brytyjski planista i urbanista Ebenezer Howard (1850-1928). W latach 70. XIX wieku pracował jako dziennikarz sądowy w Chicago, a po powrocie w 1877 roku do Londynu jako stenografista w Hansard zajmujący się publikowaniem zapisów obrad brytyjskiego parlamentu. W 1898 roku ogłosił koncepcję miast-ogrodów, wydając książkę „Jutro: Pokojowa ścieżka do rzeczywistej reformy". Nie był to jedynie utopijny wywód, ale również praktyczne wskazania, jak je tworzyć, administrować nimi oraz finansować. Rok później z jego inicjatywy powstało Stowarzyszenie Miast Ogrodów. W 1902 roku ponownie wydano jego publikację, opatrzoną tytułem „Miasta ogrody jutra".

Według ustalonej w 1919 roku definicji, miasto-ogród to miasto zaprojektowane z myślą o zdrowych warunkach mieszkaniowych i prowadzeniu działalności przemysłowej, o rozmiarach nie większych niż te, które czynią możliwym życie społeczne we wszystkich jego przejawach, otoczone wiejską strefą otwartej przestrzeni, o gruntach w całości będących własnością publiczną lub oddanych w pieczę miejscowej społeczności. Miasta-ogrody miały się charakteryzować niską zabudową, dużą ilością zieleni oraz ograniczoną do ok. 30 tys. mieszkańców populacją. Pierwszym - zrealizowanym w 1904 roku, według tej koncepcji - ośrodkiem było brytyjskie miasto Letchworth (60 km na północ od Londynu).

W Polsce najwięcej miast-ogrodów w aglomeracji warszawskiej powstało w okresie międzywojennym. Oprócz oficjalnie używających tej nazwy Podkowy Leśnej i Milanówka są to: starsza część Konstancina-Jeziorny, Komorów, Śródborów (część Otwocka), Sadyba (miasto-ogród Czerniaków), część Ząbek i Zalesie Górne. Częściowo na podstawie tej koncepcji wybudowano również osiedla starego Żoliborza - Żoliborz Oficerski, Żoliborz Dziennikarski i Żoliborz Urzędniczy.

fot. z archiwum WKD

Dyrekcja kolei elektrycznej Warszawa-Grodzisk

zawiadamia

że zgodnie z rozporządzeniem Pana Ministra Komunikacji zostaje otwarty w niedzielę dnia 11 grudnia ruch tymczasowy pasażerski pomiędzy Warszawą i Grodziskiem.
Pociągi kursować będą według następującego rozkładu:

W stronę Grodziska:

Odjazd z Warszawy (Marszałkowska)	8.35	11.05	13.35	16.06	18.35	21.05
Przyjazd do Pruszkowa	9.13	11.43	14.13	16.43	19.13	21.43
Przyjazd do Grodziska	9.41	12.11	14.41	17.11	19.41	22.11

W stronę Warszawy:

Odjazd z Grodziska	7.24	9.54	12.24	14.54	17.24	19.54
Przyjazd do Pruszkowa	7.52	10.22	12.52	15.22	17.52	20.22
Przyjazd do Warszawy (Marszałkowska)	8.30	11.00	13.30	16.00	18.30	21.00

Stacja krańcowa w Warszawie mieści się na ul. Nowogrodzkiej między ul. Marszałkowską i Poznańską.
Pociągi zatrzymują się na następujących przystankach:
w granicach m. st. Warszawy:
na ul. Nowogrodzkiej, na rogu ul. Żelaznej i rogu ul. Tarczyńskiej, na rogu ul. Niemcewicza i Grójeckiej, na rogu ul. Niemcewicza i Szczęśliwickiej, na rogu ul. Szczęśliwickiej i Kopińskiej, na rogu ul. Szczęśliwickiej, Opaczewskiej i Fortowej.
na zamiejskim odcinku stacje są następujące:
Stadion, Włochy, Salomea, Opacz, Malichy, Tworki, Pruszków, Komorów, Nowa Wieś, Otrębusy, Podkowa Leśna, Kazimierówka, Kady, Jordanowice i Grodzisk.
Bilety na jednorazowe przejazdy sprzedają konduktorzy w wagonach, bilety miesięczne abonamentowe są do nabycia w biurze Dyrekcji.
Wszelkich informacji udziela biuro Dyrekcji, Marszałkowska 94, tel. 269-14.
Pierwszy pociąg odejdzie z Grodziska o godz. 9 m. 54, z Warszawy o godz. 11 m. 5.

Pierwszy rozkład jazdy EKD opublikowany w „Kurjerze Warszawskim" z 11.12.1927 r.

powrotną. Pierwszy rozkład jazdy - opublikowany m.in. w „Kurjerze Warszawskim" - zakładał 6 par pociągów. Już pierwszego dnia miała miejsce pierwsza stłuczka z samochodem osobowym. Czy mimo trudnych warunków, faworyzujących państwową kolei, EKD odniosła sukces? Tego dowiedzą się Państwo za miesiąc.

Dziennikarze podróżują EKD trzy miesiące przed otwarciem

tekst: Michał Piwowarski

Podczas przygotowywania tekstu korzystano z:

- www.wkd.com.pl - oficjalna strona spółki WKD
- www.termica.pgnig.pl - oficjalna strona właściciela Elektrowni Pruszków
- www.podkowalesna.pl - oficjalny portal miasta-ogrodu Podkowa Leśna
- www.dziennikustaw.gov.pl - oficjalny portal Dziennika Ustaw RP
- praca dyplomowa magisterska p. Eweliny Szczęśniak „Miasto-ogród jako wzorzec kształtowania ładu przestrzennego"
- www.pl.wikipedia.org
  - hasło „Siła i Światło"
  - hasło „Kolej młocińska"
  - hasło „Miasto-ogród"
  - hasło „Ebenezer Howard".



fot. z archiwum WKD

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

iZTM

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO